NORGES SJØFORSVAR 1814–1914

UTARBEIDET AV OFFICERER INDEN MARINEN, UNDER REDAKTION AV VICEADMIRAL C. SPARRE

KRISTIANIA FORLAGT AV H. ASCHEHOUG CO. (W. NYGAARD) 1914

DET MALLINGSKE BOGTRYKKERI

Förord till den elektroniska utgåvan

Boken digitaliserades i november 2011 av norska Nasjonalbiblioteket, varifrån de scannade bilderna i januari 2014 kopierades till Projekt Runeberg för OCR-tolkning och korrekturläsning.

NORGES

SJØFORSVAR

1814-1914

NORGES SJØFORSVAR 1814–1914

UTARBEIDET AV OFFICERER INDEN MARINEN, UNDER REDAKTION AV VICEADMIRAL C. SPARRE

KRISTIANIA FORLAGT AV H. ASCHEHOUG CO. (W. NYGAARD) 1914DET MALLINGSKE BOGTRYKKERIFORORD

Som man vil se, er denne beretning om Norges sjøforsvar i de forløpne hundrede aar fremlagt for læserne i form av en samling selvstændige artikler, omhandlende de forskjellige grener og organer av sjøforsvaret.

Det er vel saa, at denne form har gjort fremstillingen mindre sammenhængende og mindre oversigtlig end ønskelig kunde være; men paa den anden side har den tillatt en bedre utnyttelse av de enkelte medarbeideres specialkundskap, særlig hvad de mere tek? niske avsnit angaar. Man maa nemlig erindre at under den næsten eventyrlige utvikling, som det sidste aarhundrede har ført med sig paa alle tekniske omraader — og ikke mindst paa krigskunstens — kan neppe nogen enkelt person kalde sig fuldt sakkyndig, og end mindre specialist, paa alle omraader.

Beretningen om Norges sjøforsvar efter adskillelsen fra Danmark i 1814 og utover til vore tider frembyder ikke noget glimrende billede; og saa var heller ikke at vente: landets økonomiske magt har været ringe, paa samme tid som der maatte stilles sterke krav til utvikling paa alle andre omraader. Landets vanskelige natur* forhold og spredte befolkning gjorde kampen for økonomisk og aandelig uavhængighet stridere for os end for de fleste andre folk.

Hertil kommer, at vort land gjennem hele det tidsrum, som her er tale om, har nydt en uavbrutt fred.

Det var vistnok ikke med store forventninger, at vore forfædre gik til den nye union i 1814. Men i en henseende lovet de sig dog meget derav, og blev heller ikke skuffet: unionen med Sverigeindledet for begge riker en

fredsperiode, som varte gjennem hele dens bestaaen. Under den schleswig*holstenske krig i 1848 satte de to riker endel av sine stridskræfter tillands og tilvands paa feltfot for at gi den norske og svenske konges mægling vegt; og i 1854 under Krimkrigen samledes en norsk og svensk flaate i Øster? sjøen for at vareta rikernes nøitralitet. Men nærmere krigstilstand kom man ikke i hele denne periode.

De to riker var vistnok de eneste baade i og utenfor Europa i hvis lod det faldt gjennem hele dette tidsrum at leve i absolut fred baade indad og utadtil.

Ved unionsopløsningen i 1905 var forholdet mellem de to riker spændt, og nordmændene fandt paa ett tidspunkt under opgjøret at burde holde en større del av sin hær og praktisk talt hele sit sjøforsvar paa krigsfot — men som vi vet, blev freden ikke brutt, og den absolute fredsperiode har saaledes fortsat uavbrutt fra 1814 og til vore dage.

Det er naturlig, at menneskene under saadanne forhold vænner sig til ikke at regne med den mulighet, at de kan bli nødt til med vaaben i haand at verge sin selvstendighet, og blir tilbøielige til at forveksle en langvarig fred med den evige fred.

Det er vel ogsaa saa, at vor historie baade før og under det tidsrum her er tale om — i ethvert fald indtil 1905 — ikke har været skikket til at utvikle folkets nationalfølelse og tro paa sig selv og sin evne til fuldt ut at kunne hævde sig under alle forhold.

Først i de aller sidste aar har selvstændighetens fulde forplig* telse begyndt at træde tydeligere frem for vort blik, paa samme tid som stormene paa det politiske verdenshav har latt dønningene rulle helt op mot vore kyster.

Derfor ser vi ogsaa at nordmændene i denne sidste tid har bragt ikke ubetydelige ofre for at bringe sit sjøvern paa fote.

Alt i alt tør vi tro, at beretningen om Norges sjøforsvar fra 1814 til 1914 tjener til at fuldstændiggjøre billedet av og historien om et litet folk, som efter evne har søkt at hævde sin nationalitet og sin selvstendighet og yde de nødvendige ofre for at bevare sin fred.

Kristiania i april 1914.

C. Sparre.INDHOLD

Side.

I henhold til stortingsbeslutning av 14. mai 1914 er følgende krigsfartøier utrangeret:

Kanonbaaten «Sleipner», kommandofartøiet «Sarpen». kommandofartøiet «Rjukan», monitoren «Thor» og monitoren «Thrudvang».FLAATESTATION ER

Vort sjøkrigsmateriel er ikke til enhver tid i fuld kampberedt stand. Under vanlige fredsforhold er kun en del av far? tøiene utrustet, resten er oplagt for vedlikehold og reparation og maa mobiliseres ved et krigsutbrud.

Mobiliseringen maa være sikret, maa derfor foregaa paa steder hvor fartøiene ikke alene kan bli utrustet i tryghet — og derved desto hurtigere — men hvor ogsaa, om tiden tillater, besætningene kan gives fornødne repetitionsøvelser, vaabnene prøves og den første sammenarbeiden av stridskræfterne i taktisk henseende foretages.

Saadanne steder er flaatestationene, hvis utstyr av verksteder, magasiner og beholdninger maa være tilstrækkelige til vedlikehold og utrustning av de ved stationene oplagte fartøier.

Under krigsoperationene danner flaatestationene flaatens baser, hvor fartøiene efter kamp kan bli reparert og faa sine forraad supplert. Her skal ogsaa i ly av stationens befæstninger besæt* ningene skaffes nødvendig hvile og syke og saarede rationel for* pleining. I det hele tat skal der paa flaatestationene sørges for at saavel personellets som materiellets kampberedskap til enhver tid er den bedst mulige. Herhen hører blandt andet ogsaa op= øvning av reservemandskaper og fremstilling av krigsmateriel.

Særlig betydning har flaatens hovedstation, dels fordi den under krig danner basis for de største og vigtigste flaateavdelin? ger, dels fordi den i fred rummer alle de organer, hvorpaa mate? riellets og personellets kampberedskap beror. Hovedstationen maa ha et moderne orlogsverft med evne til at bygge de til sjøforsva? ret hørende forskjellige fartøistyper, samt tekniske verksteder til fremstilling og vedlikehold av vaaben og ammunition. Endvidere

maa her forefindes de til materiellets administration og personel* lets utdannelse nødvendige institutioner.

Det sier sig selv at en flaatestation, stor eller liten, maa være befæstet, ellers er den kun en fredsstation og uten værd for sjø* forsvaret fra det øieblik da krigen truer. Den ubefæstede station er da nærmest en fare for forsvaret.

Den norske marines første hovedstation efter 1814 var Fre* driksværn; desuten fandtes der smaa etablissementer for rokanon* fartøier i Kristiansand, Bergen og Trondhjem. Da Fredriksværn blev anset litet skikket for Norges fremtidige flaate, paabegyndtes i 1820 anlægget av Horten, det nuværende Karljohansværn, som snart blev den vigtigste station og senere har været bibeholdt som marinens hovedstation.

Av de øvrige ovenfor nævnte etablissementer er Fredriksværn og Trondhjem nedlagt. Verftene i Kristiansand og Bergen var i størstedelen av forrige aarhundrede uten synderlig betydning, da alt det vigtigste sjøkrigsmateriel var oplagt paa Horten. I 90* aarene forandredes disse forhold, idet man fandt det paakrævet i størst mulig utstrækning at oplægge fartøiene paa de steder hvor de skulde stationeres under krig. De nødvendige oplagshavner blev da oprettet, og saadanne findes nu i Melsomvik, Marviken ved Kristiansand og i Bergen.

I 1912 besluttet Stortinget avsat midler til en vordende op* lagshavn i Trondhjem. Interessen tor de nordlige landsdele og forstaaelsen av disses rike fremtidsmuligheter gav sig ved samme anledning utslag i en bevilgning til en befæstet flaatestation i Ofotfjord, hvis forsvar efter anlægget av jernbanen Narvik— Riksgrænsen har været indgaaende behandlet og hvortil Stortinget siden 1907 hadde avsat mindre summer. Oplagshavnen i Ram* sund er paabegyndt i 1913, og her vil om ikke længe en flaate* avdeling bli stationert.

De forskjellige flaatestationers historie og utvikling skal neden* for gjengives i korte træk.

FREDRIKSVÆRN

Allerede før 1814 var Fredriksværn den vigtigste station for de i Norge stationerte norsk*danske sjøstridskræfter.

Fredriksværns verft blev anlagt efter kgl. ordre av 29. januarELAATESTATIONER

3

Fot. Joh. B. Carlsen^

Fra Fredriksværn i 1835. Efter maleri av P. F. Wegermann.

1750 og fik navn efter den da regjerende konge Fredrik V. Bygningen av etablissementet blev paabegyndt samme aar og var paa det nærmeste færdig i 1758; enkelte utvidelser blev foretat henimot slutten av aarhundredet.

I den første tid efter oprettelsen var der adskillig virksomhet paa Fredriksværns verft, specielt i 1760*aarene, da der byggedes et stort antal mindre fartøier saasom galeier, chalupper og skjær* baater; senere, i 1775, blev der ogsaa bygget en fregat.

Fredriksværns verft laa paa fastlandet ved strandstedet Staværn i bunden av havnen indenfor Staværnsøen, Tisleøene og Risøen. Selve etablissementet var omgit av en vold, mens de til marinen hørende beboelsesbrakker for officerer og garnisonens mandskaper laa utenfor.

Der er to havner, indre havn, indenfor Staværnsøen og Tor? kildsøen, og ytre havn. Indre havn er vel beskyttet, men liten og grund, og var kun bestemt for mindre fartøier. Paa ytre havn er der betydelig bedre plads, men den er temmelig aapen mot nord og øst.

Allerede før verftets oprettelse var havnen beskyttet av et fort paa Citadeløen; nu blev befæstningene utvidet ved anlæg av bat* terier mellem Vadeholmen og Rykindholmen til forsvar av det søndre indløp samt Kongens og Dronningens batteri paa verftet mot ytre havn og østre indløp, der ogsaa forsvaredes av fortet paa Citadeløen. Mot landsiden var etablissementet beskyttet ved et større antal kanoner paa den før nævnte vold.

Fredriksværns verft var saaledes ikke synderlig godt forsvaret»4

og i 1781 fremsatte derfor verftschefen, kommandørkaptein Grodt* schilling, et forslag om utvidelse av befæstningene, der gik ut paa at forsterke forsvaret av søndre indløp ved batterier indenfor Vadeholmen og paa Rykindholmen samt anlæg av et batteri paa Risøen mot det aapne østre indløp. Endvidere paapekte verftschefen faren for et angrep fra landsiden paa grund av at verftet laa lavere end de omliggende høider, mot hvilke voldkanonene var til liten nytte. Han forslog derfor anlæg av en ytre befæstnings* linje med en skanse paa Kirkebjerget og mot Larviksveien som de væsentligste verker.

Først omkring 10 aar senere blev der gjort alvor av befæstning genes forsterkning — omend ikke ganske efter kommandørkaptein Grodtschillings planer — idet der blev anlagt et batteri paa Kikutøen mot søndre indløp og paa Tisleøen mot østre samt bloks hus paa Vardebjerget, Kirkebjerget og en sydligere høide; endvi* dere blev der bygget en pallisaderække mellem blokhusene.

Da Fredriksværn i 1814 ganske naturlig blev hovedstation for det selvstændige Norges flaate, var marinens etablissement efter forholdene vel utstyrt for bygning og vedlikehold av krigsfartøier og havnen var godt forsvaret, ialfald mot sjøsiden. Befæstningene bestod mot landsiden av 6 batterier og 3 blokhus med ialt 53 kanoner og mot sjøsiden av 6 batterier paa fastlandet med 69 kanoner og 12 morterer, fort paa Citadeløen med 22 kanoner og 2 morterer samt batterier paa Tisleøen, Kikutøen og Vadeholmen med 22 kanoner. Garnisonens styrke var 270 mand; den blev dog senere betydelig reducert.

Det er mulig at Fredriksværn ikke saa snart var blit opgit, hadde man ikke næret de store tanker om marinens betydning og plads i forsvaret. Friske erfaringer fra trængselsaarene tilsa nemlig nødvendigheten av en kraftig marine med sjøgaaende fartøier, hvoriblandt linjeskibe, hvis antal man tænkte sig mu* ligens kunde bli 20. Om der end snart sloges av paa fordrin* gene, var forstaaelsen av sjøforsvarets betydning allikevel levende, og troen paa at Norge skulde faa en stor flaate holdt sig ganske længe.

Fredriksværn var imidlertid ikke noget tilfredsstillende sted for den vordende flaate; havnen var altfor liten, og da endvidere ingeniørbrigaden i 1815 i en rapport om rikets fæstningers tilstand og betydning erklærte Fredriksværn uskikket som fæstning, blev Horten utset til flaatens fremtidige hovedstation.FL AATESTATION ER

Fot. J. B. Carlsen.

Fredriksværn i 1860: Brakkerne. Sjøkadetinstitutet (med det hvite skilt over porten).

Som følge herav blev der ikke ofret synderlig paa Fredriks? værns utvikling. Marineetablissementet og befæstningene forblev omtrent uforandret, og verftets virksomhet indskrænket sig væsent* lig til vedlikehold og oplag av mindre fartøier. Av nybygninger vites kun 1 brig fuldført i 1815 og 3 kanonchalupper i 1840. I forbindelse med anlægget av den nye flaatestation opstod dog oftere spørsmaalet om bibehold av Fredriksværn som hovedstation eller en utvikling og yderligere befæstning av det derværende etablissement. Men det blev med kommissionsuttalelserne, og de gamle befæstninger forfaldt efterhaanden.

Naar der allikevel var adskillig sjømilitært liv paa stationen selv efter at anlægget av Hortens verft var langt fremskredet, da skyldtes dette i høi grad det i 1817 oprettede Norske sjøkadet? institut, men da ogsaa dette i 1864 flyttedes til Horten, var Fre* driksværns rolle utspilt. Vistnok opretholdtes verftet længe efter, væsentlig for vedlikehold av endel der oplagte kanonbaater, men det var uten nogensomhelst betydning.

Fredriksværns verft blev nedlagt i 1896.6

KARLJOHANSVÆRN

Allerede i 1815 nedsattes en kongelig kommission med det op* drag at bringe i forslag stedet for en ny flaatestation; aaret efter avgav kommissionen sin indberetning, hvori Horten nævntes som ett av de tre steder der burde bli tale om. En ny kommission gav i 1818 Horten fortrinnet, og 21. november samme aar bestemtes ved kgl. resolution anlæg av marinens nye hovedetablissement.

Stortinget gav i 1818 den første bevilgning, og der indkjøptes den nødvendige grund, i det væsentlige det nuværende Karl« johansværn, terrænget rundt havnens syd* og vestside samt Østøen. Mellemøen og Vealøs.

Det egentlige anlæg paabegyndtes i mars 1820. I de første sommere — der arbeidedes ikke om vinteren — foretoges opmaa* lings* og sprængningsarbeider, og der opførtes endel mindre hus, hvoriblandt den ældste sjauerbrakke paa «Gamle*Horten». End* videre byggedes nogen brygger, og grunden lagdes til fregatbed* dingen, bygningspladsen for større fartøier.

Efter en i 1822 nedsat kommissions planer fortsattes bygge* arbeidene i 20*aarene jevnt, men langsomt, da de bevilgede midler ikke var store (1821—30 gjennemsnitlig 80 000 kr. aarlig). Fre* gatbeddingen fuldførtes, den store spanteloftsbygning, metalstøperi, plankekokeri og forøvrig de nødvendigste verksteder for bygning av en fregat blev opført.

Den 28. august 1828 gik det første fartøi, fregatten «Freia», av stabelen fra fregatbeddingen.

Av andre vigtigere byggearbeider i denne tid kan nævnes den første av de nuværende fire store brakker; den blev dog først færdig i 1839. Til officersboliger var tidligere indkjøpt de to gaarder som nu distriktskommandoens officerer bebor. Et sykehus opførtes i Ollebakken, og bygningen av det nordre av de nuvæ* rende to store magasiner samt utgravning av kanalen mellem disse blev paabegyndt.

Alt syntes saaledes at være i god gjænge da «Hortenspørs* maalet» kom op paany. Allerede aaret efter anlæggets begyndelse opstod der tvil om hensigtsmæssigheten av Horten som flaatesta* tion. Stortinget tog imidlertid dengang intet hensyn til en nedsat specialkomités forslag om opgivelse av dette sted, men kom nogen aar efter til andre resultater og anvendte da denELAATESTATIONER

Karljohansværn 1855.

samme fremgangsmaate som ogsaa senere Storting har fulgt, knappet av paa bevilgningene og nedsatte saa en kommission — den store marinekommission av 1833. Der var til det aar medgaat til det nye marineetablissement den efter forholdene store sum av ca. 800 000 kr.

Kommissionen, som skulde avgi en fuldstændig beretning om verftenes og etablissementenes tilstand, fandt merkelig nok saavel Fredriksværn som Horten skikket til orlogsstation, men gav en* stemmig Horten fortrinnet. Den avgav forslag om betydelige be* fæstningsanlæg — hvorom mere senere — og om verftets utvikling efter en plan, beregnet paa en aarlig utgift i de nærmeste aar av 1 200 000 kr. Saa langt strakte Stortinget sig ikke, men der bevilgedes dog i aarene 1836—42 ca. 860 000 kr. aarlig til an* skaffelse av nye krigsfartøier og forraad samt til fortsat utvikling av den nye flaatestation. Denne flk i 1836 sin egen verftschef; ind* til da hadde den været henlagt under chefen for Fredriksværns verft.

Dermed kom alt igjen i god gang, og byggearbeidene blev drevet med kraft. Endel tidligere paabegyndte bygninger blev færdig i det nævnte tidsrum og en række nye blev reist. Saa* ledes anlagdes den ene skonnertbedding samt en kjølhalingsind* retning paa Østøen, hvor der ogsaa opførtes en mastedam til op* bevaring under vand av bygningsmaterialer. Endvidere byggedes laboratoriet, skure for chalupper, rofartøier og træmaterialer, og den nuværende store kontorbygning fuldførtes i 1841. Samme aar paabegyndtes bygningene for det mekaniske verksted.8

Karljohansværn: Mekaniske verksted. Kontorbygningen,

Forøvrig kan nævnes opførelsen av den østligste brakke og paabegyndelsen av de to vestligste, der begge blev færdig i 1843. Nyt sykehus — det nuværende — blev bygget, likesaa en skole? bygning, hvor nu retslokalet og endel kontorer har plads.

Som det sees skred arbeidet med flaatestationen jevnt frem; derimot foregik der ikke megen fartøisbygning. Det er forøvrig værd at notere at i 1840 løp det første dampskib, «Nordkap», av stabelen ; maskinen blev dog ikke bygget ved verftet.

Indtil 1842 var der anvendt over 2 millioner kroner paa den nye flaatestation.

Ved utgangen av 1841 blev der foretat store reduktioner i arbeidsstyrken paa Horten. Grunden hertil var at anlægsbevilg? ningen ved store materialindkjøp og for snaue overslag var over? skredet med ca. 3A mill. kroner. Stortinget negtet i 1842 at gi efterbevilgning, men i 1845 gik det med paa at la beløpet passere til utgift.

Denne meget omdebatterte sak — «Marinesaken» — sinket naturligvis arbeidene paa flaatestationen, og der gaves i de kom? mende aar heller ikke videre rikelige bevilgninger til anlæggets fortsættelse. I tiden utover til 1850 foregik der derfor forholds? vis litet nybygning ; det væsentligste var fuldførelse av det mekaniske verksted, opførelse av takkelloftsbygningen, korvetbeddingen, maste? kran og den mindre damphammersmie.

Fot. Wilse.

Fot. Wilse.

Karljohansværn: Dokken.

I tiaaret 1840—49 blev bygget endel fartøier paa Horten, deri* blandt 2 korvetter, 2 skonnerter, 2 dampskibe (kanonbaater) og 16 rokanonchalupper.

I 50*aarene kom der mere fart over etablissementets utvikling og flere vigtige anlæg blev utført i dette tidsrum. Foruten endel befæstninger opførtes den store indhegningsmur, som avløste det gamle trægjærde, og i forbindelse med denne en vakt* og skole* bygning, hvor den 1855 oprettede Hortens tekniske skole fik sine

lokaler. Den første kjelekran reistes, og der blev bygget skur for bøining av jernspanter samt kobbersmie, kalkovner og et obser* vatorium.

I 1851 fik Horten som fast garnison et kompani soldater, der kasernertes i den samme aar byggede garnisonsbrakke, den nu* værende kaserne for Sjømilitære korps. Garnisonen ophævedes igjen i april 1869.

Av hensyn til den betydelige styrke av marinens mandskaper, som nu var stationert paa Horten, opførtes en skolebygning i Ollebakken, senere kjendt under navnet Verftsskolen; desuten byggedes en garnisonskirke, som blev indviet i 1854 av kong Oscar I.

I det nævnte aar paabegyndtes det store arbeide med utgrav* ning av den henimot 900 meter lange kanal over Bromsjordet.10

Kanalen, der forbinder orlogshavnen med Kristianiafjorden, skiller marineetablissementet fra fastlandet og hadde oprindelig til hen* sigt at skaffe kanonbaatene en kort vei ut til fjorden sydover, men har nu kun betydning for baattrafikken og for vandcirkulationen paa havnen. Den blev først færdig i 1867 og kostet ca. 1,2 mill. kroner.

Sommeren 1854 blev marineetablissementet — som fra 1844 benævntes Hortens verft og fra 1849 marinens hovedverft — av kong Oscar I git navnet Karljohansværns verft.

Skibsbygningen i tiden 1850 til 59 var ganske livlig, idet den omfattet 2 fregatter, 2 korvetter, 1 brig og 1 skonnert, de fleste med hjælpemaskine, samt to dampskibe.

Verftet hadde nu været under anlæg i ca. 40 aar, men manglet endnu adskillig paa at være færdig. Imidlertid blev der sat stor kraft paa, saaledes at man fra midten av 60*aarene kan regne at den «nye» flaatestation hadde faat sin endelige form. I tiden 1860—65 utførtes en række vigtige anlæg, saaledes gasverket, tør* dokken, som alene kostet henimot 1 mill. kroner, den store kjele* kran samt dampsmie. En ny magasinbygning opførtes paa den anden side av kanalen ved det i 1839 fuldførte magasin, og der anlagdes kaier samt beddinger med skur for dampkanonbaater. 1862 byggedes det store ekserserhus, endvidere fuldførtes sjøkrigs* skolebygningen, der straks blev tat i bruk av Sjøkadetinstitutet, som samme aar flyttedes fra Fredriksværn.

Den i den første halvdel av 60*aarene anvendte sum til flaate* stationens utvikling beløp sig til ikke mindre end 2 mill. kroner, heri ikke medregnet hvad der medgik til de fortsatte arbeider paa kanalen over Bromsjordet. Fra anlæggets begyndelse var der ned* lagt paa Karljohansværn ca. 6 mill. kroner.

Den samme fart hvormed marineetablissementet utvikledes i 60*aarene, var der ogsaa over krigsskibsbygningen. Fregatten «Kong Sverre», et usedvanlig kraftig fartøi, som vilde været en pryd for en hvilkensomhelst marine, løp av stabelen i 1860 og efterfulgtes i de følgende 3 aar av 1 korvet og 4 dampkanonbaa* ter. I 1866 gik en monitor av stabelen, i 1869 endnu en, mens aaret i forveien et lignende fartøi var indkjøpt fra Sverige. Den fjerde monitor blev bygget ved Karljohansværns verft og sattes paa vandet i 1872.

Efter denne tid, som vel kan betegnes som den norske marines blomstringstid, gik sjøforsvaret over i en forfaldsperiode der varteELAATESTATIONER

til ut i 90*aarene. Mangelen paa forstaaelse av sjøvernets betyd* ning gik da ogsaa ut over dettes hovedetablissement, om hvis ut* vikling i denne tid der ikke er stort at si. De væsentligste nye anlæg var laboratorium med kontorbygning for torpedovæsenet samt vandbassænget i Apenesskogen; forøvrig modernisertes de ældre etablissementer efter teknikkens fremskridt.

Heller ikke i tiden fra 90*aarene til nu er der foregaat egent* lige utvidelser av betydning; men det er klart at i den rivende utvikling verden over i fremstillingen av krigsmateriel har verftet og de øvrige tekniske bedrifter fulgt med saa godt det har latt sig gjøre med de midler der har staat til raadighet. Moderne maskiner og verktøi har erstattet gamle, mange bygninger er for* andret og omindredet, og enkelte nye er ogsaa bygget, sær* lig for

artilleri* og torpedoverkstedenes vedkommende; end* videre maa nævnes anskaffelsen av den store flytekran med 250 tons løfteevne.

Da det blev spørsmaal om at bygge moderne panserskibe paa Karljohansværn, viste det sig nødvendig at foreta betydelige ut* videiser og forbedringer, hvis saadanne fartøier skulde kunne fuld* føres paa en rimelig tid. Verftets fuldstændige plan av 1902 gik ut paa en sum av 1,335 mill. kroner til sukcessiv gjennemførelse av moderniseringsarbeidene. Stortingets militærkomité, som var paa det rene med at arbeidsforholdene ved verftet var utidsmæs* sige, og at en forandring til det bedre var paakrævet, fandt det dog litet rimelig at anvende mange penger til forbedret utstyr av et saa utsat beliggende orlogsverft. Stortinget stillet derfor kun henved 300 000 kr. til disposition, hvorav størsteparten anvend* tes til omlægning av driften fra damp til elektrisk.

Senere har der ikke været bevilget større beløp til verftets modernisering; men de maa komme, der trænges kun forholdsvis rimelige summer. Karljohans værns verfts indredning og utstyr forøvrig samt den dygtige arbeidsstok inden de forskjellige byg* ningsbrancher er en borgen for at det hjemmebyggede fartøismate* riel i godhet og prisbillighet vil staa fuldt paa høide med hvad vi nu er nødt til at anskaffe i utlandet.

Antallet av de ved Karljohansværns verft og øvrige administra* tionsgrener ansatte arbeidere er ca. 830; hertil kommer omkring 100 militære og civile funktionærer samt en betydelig styrke til* hørende marinens forskjellige korps der er stationert paa Horten.12

Hortens flaatestation. F°t. Wittussen.

Hortens befæstninger. Naar anlægget av marineetablissementet paa Horten gik støtvis og tok uforholdsmæssig lang tid, saa skyldtes dette ikke mindst befæstningsspørsmaalet, som under navnet «Hortenspørsmaalet» for øieblikket er likesaa levende som nogensinde.

Det synes som om der i den første tid ikke blev tænkt paa befæstning av den nye flaatestation; ialfald forelaa der ingen planer som naturlig burde komme til utførelse, naar selve stations* anlægget var i god gang. Det var først den tidligere omtalte Marinekommission av 1833 som for alvor optok forslag om be* fæstninger. Disse skulde bestaa av et indre voldforsvar og en ytre befæstning paa 6 selvstændige forter, det hele med 154 kano* ner. Omkostningene ansloges til ca. 1,7 mill. kroner.

Marinekommissionen indledet den endeløse række av kommis* sioner, som senere har gaat løs paa Horten; der er vel i vort land neppe noget sted som militært har været gjenstand for mere skrift og tale — og mindre handling. Resultatet av Marinekom* missionens store forslag blev da ogsaa kun nogen faa tusen til forberedende foranstaltninger.

Straks efter tok næste kommission — Centralkommissionen av 1836 — fat. Denne antok at Horten ikke alene burde være flaa* tens hovedetablissement, men ogsaa landfæstning til støtte for arméens operationer. Stedet foresloges derfor sterkt befæstet, det skulde i krigstid ha en garnison paa 3 500 mand samt oplag for en større styrke saavel av armé som marine i flere maaneder. Om* kostningene ved befæstningsanlæggene beregnedes til omkring 3,2 mill. kroner.ELAATESTATIONER

Karljohansværn (fortet). Fot- Wilse-

Centralkommissionens plan, hvori forøvrig Horten kun indgik som et led i et omfattende befæstningssystem for det østenfjeldske, førte ikke til andet end en i 1844 utarbeidet ny plan i overens* stemmelse med Marinekommissionens anskuelser; omkostningene var imidlertid vokset til henimot 4,5 mill. kroner. Stortinget tok heller ikke nu standpunkt i befæstningssaken, men det bevilget dog for terminen 1845—48 60 000 kr. til paabegyndelse av et fort paa Kyllinghodet. I næste 3*aarsperiode anvendtes yderligere vel 100 000 kr., saaledes at citadellet1, som det kaldtes, og 2 strandbatterier like nordenfor blev fuldført i 1852.

Strandbatteri nr. 1, Hortens første befæstning, laa ytterst paa Kyllinghodet. Det var aapent, hadde ca. 7 m. tykt brystvern av graasten og jord, bombefast krudtmagasin og var bestykket med 8 glatløpede kanoner.

Strandbatteri nr. 2 mot Stjertebugten var av samme konstruk* tion som nr. 1 og bestykket med 11 kanoner.

Citadellet var et efter datidens opfatning bombefast overhvælvet murstensfort med 14 kanoner i batteriet; over dette var der et med brystvern forsynet takbatteri paa 11 kanoner. Fortet, hvis yttermure er 1,6 m. tykke, indeholder de nødvendige rum for be* sætning med forraad; det er omgit av en 7,5 m. bred og 4 m.

1 Benævnes nu gjerne fortet.14

dyp tør grav. Citadellets og strandbatterienes kanoner var 23 cm. og 20 cm. bombekanoner.

Over 30 aar efter paabegyndelsen av den nye flaatestation var de første befæstninger1 færdige. Imponerende var de ikke og kun beregnet paa havneforsvar; hverken mot sjø? eller landsiden var de effektive. Imidlertid fremkom der under byggetiden en ny række uttalelser og forslag; men da de sakkyndige var i høi grad uenige om befæstningenes omfang, valgte regjering og Storting den fremgangsmaate at gjøre mindst mulig og bevilget kun til paabegyndelsen av fortet paa Vealøs.

For terminen 1854—57 saa det lysere ut, idet de forskjellige autoriteter stod samlet om en plan hvori bl. a. indgik forter mot fjorden paa Møringen og Hortenstangen. Det av departementet opførte beløp blev imidlertid av regjeringen reducert til det halve, og da Stortinget efter en bevæget debat atter dividerte med to, blev der igjen 180 000 kr., som bestemtes anvendt til — kanalen over Bromsjordet.

Hittil hadde de sakkyndige været nogenlunde enige om at Horten var et hensigtsmæssig sted for flaateetablissementet, samt at det forøvrig hadde stor strategisk betydning; det var nærmest omkostningene ved en effektiv befæstning som skræmte. Men efter første Akershuskommission i 1854 kom Hortenspørsmaalet i en ny stilling, idet der under en livlig skriftveksel i aviser og «Mili? tært Tidsskrift» av mange hævdedes at marineetablissementet burde flyttes. En ny kommission i 1855 gjorde ikke saken klarere, og Stortinget bevilget da ogsaa kun til de paabegyndte befæst? ningsarbeider, kanalen og fortet paa Vealøs.

Dette, der blev færdig i 1859, er bygget væsentlig av granit med omkring 2 m. tykke yttermure. I kasematter er montert 23 23 cm. glatløpede bombekanoner, paa takbatteriet 7 av samme slags skyts 2. Fortet er omgit av en 6 m. bred tør grav og inde? holder store kasernerum.

«Norske Løve», fortets stolte navn, er nu selvfølgelig uten værdi som befæstning og anvendes væsentlig som magasin.

Der var nu stille baade med forslag og bevilgninger indtil 1863, da der ialfald kom liv i diskussionen ved nedsættelsen av den

1 Er nu værdiløse. Strandbatteriene har delvis git plads for bebyggelse, fortet er salutbatteri og er indredet for indlosjering av mandskaper.

2 3 av disse kanoner blev i 70?aarene forandret til 16 cm. riflede palliser? kanoner.ELAATESTATIONER

sjømilitære befæstningskommission, som skulde ta under over* veielse yderligere foranstaltninger til Karljohansværns forsvar. Det er ikke anledning her, og det har heller ikke synderlig interesse, at følge sakens gang gjennem alle autoriteter med pluraliteter og minoriteter og haabløs uenighet, hvis eneste resultat var at Stor* tinget i al stilhet intet bevilget. Det er dog værd at lægge merke til at militærkomtéen nu, da Karljohansværns verft praktisk talt var færdig, i sin indstilling uttalte at stedet ikke maatte betragtes som endelig valgt til hovedetablissement og at flytning skulde ansees helt opgit.

En kommission av 1867 beskjæftiget sig hovedsagelig med hovedstationens flytning til Fredrikstad; den flk dog

ikke med* hold av departementet, som imidlertid, da Hortenspørsmaalet maatte ansees uavgjort, ikke foreslog noget til nye befæstninger. For 3*aaret 1869—72 blev der kun bevilget til kanonstander for 7 tid* ligere anskaffede riflede kanoner, og det bestemtes at disse skulde fordeles til Hortenstangen, Tivoli og Møringen; indtil 1877 gaves den fornødne restbevilgning, og de nævnte batterier blev fuldført.

Batteriene paa Hortenstangen og Møringen er av omtrent samme konstruktion med aapne forsænkede gruber for hver 2 23 cm. riflede forladekanoner i forsvindingsaffutager av Moncrieffs system. Kanonstandene er beskyttet av glacisformede jordvolder som skraaner ned mot sjøen.

Tivolibatteriet, som er bestykket med 3 23 cm. riflede kanoner i almindelige affutager, er et aapent jordbatteri i to høider, delvis omgit av en vaat grav.

Der var nu i en lang aarrække stille om befæstningssaken ind* til Hortenskomitéen av 1898 utredet spørsmaalet, og i sin indstil* ling fremholdt at Karljohansværn burde bibeholdes som hoved* station og gives sterke befæstninger. Befæstningskomitéen av 1899 holdt ogsaa paa Hortensavsnittets befæstning i forbindelse med sikring av landtilgangene. Regjering og Storting var enige heri — men intet blev gjort.

I 1906 blev der nedsat nok en Hortenskomité, som skulde ut* tale sig om det evig unge spørsmaal hvorvidt Karljohansværn burde bibeholdes som hovedstation og befæstes. Komitéen fandt at hel flytning av flaatestationen til Arendal vilde være det bedste, men at bibehold av Karljohansværn som hovedstation med de av komitéen foreslaatte befæstninger ogsaa var fuldt betryggende og dertil betydelig billigere. Der kom dog ikke noget direkte ut16

av komitéens arbeide, som paa vanlig vis blev behandlet av alle mulige militære autoriteter.

Det synes forøvrig som interessen for det forsømte flytende forsvar nu traadte i forgrunden. Stemningen vokste sig sterkere med aarene, og i 1912 fremsatte regjeringen proposition om bevilg? ning av I6V2 mill. kroner, væsentlig til fartøismateriel, derimot intet til Hortens befæstning. Den kombinerte militær? og budget? komité fandt imidlertid sikringen av Hortensavsnittet saa betyd? ningsfuldt at den, tiltrods for at der fra departementets side ikke forelaa nogen plan, foreslog avsat et beløp for øiemedet. I over? ensstemmelse hermed bestemte Stortinget at 0,7 mill. kroner skulde avsættes til flaatestation i Kristianiafjorden, under den forutsæt? ning at der for kommende Storting skulde fremsættes proposition om Hortensavsnittets befæstning.

Av disse midler er endnu intet anvendt. En av Forsvars* departementet nedsat sakkyndig komité har indgit sit forslag, som formentlig vil bli forelagt Stortinget i 1914. Det er at haabe at dette nu vil fatte endelig bestemmelse om hovedstationens sikring og ikke utskyte spørsmaalet til videre endeløs kommissionsbe? handling.

Av dette korte omrids av hovedstationens historie vil man se at Karljohansværn gjennem en lang aarrække er utviklet til et ganske betydelig sjømilitært etablissement. Her findes ved en udmerket havn et efter norske forhold stort skibsverft, forskjellige vaabentekniske verksteder og store oplag av alle slags krigsforraad; her er ogsaa samlet alle de institutioner som er nødvendige for vedlikehold av materiellets krigsberedskap og for utdannelsen av det forskjelligartede personel som trænges til moderne krigsskibes indviklede vaaben og maskiner. Paa Karljohansværn har i aarenes løp været bygget praktisk talt alle vore nuværende krigsskibe med undtagelse av panserskibe og undervandsbaater, og her oplægges og utrustes den største del av vort sjøkrigsmateriel.

Nogen omkring 40 aar gamle"^batterier danner for tiden den fortifikatoriske beskyttelse av de paa marinens hovedstation værende vigtige og kostbare anlæg; og i ly av dette forhenvæ? rende artilleri skal vor flaate utføre sin mobilisering.

Den fare som ligger i at det for det hele lands forsvar saa vigtige sted ligger fuldstændig blottet for beskyttelse, behøver ikke nærmere at paavises; enhver maa kunne forstaa at paa den vei er det ansvarsløst at fortsætte.17

Melsomvik oplagshavn.

MELSOMVIK OPLAGSHAVN

Denne er anlagt nordenfor Haaøen i Tønsbergfjorden, hvor den nødvendige grund erhvervedes i 1897 og 1899; i kjøpet med* fulgte endel bygninger som blev omdannet til chefsbolig, kontor og depotbygning.

Oplagshavnen blev i det væsentlige fuldført i aarene 1897—99, og var beregnet paa vedlikehold av det oplagte fartøismateriel, magasinering av dettes mobiliseringsutrustning samt betydelige mængder reserveammunition og andre forraad.

Som de vigtigste av de til etablissementet hørende anlæg skal nævnes underofficersbolig," torpedomagasin med luftpumperum og. utenfor liggende brygge, 4 større og 2 mindre magasiner for ammunition og sprængstoffer med trallespor ned til torpedobryg* gen og den 80 m. lange panserskibskai. Der er opført 2 baat* skur, bygning for proviant og beklædning med verksted, et artil* leriarbeidshus og nogen mindre hus. Til flere av bygningene er anvendt materialer fra chalupskur og verksteder i Fredriks* værn. Til oplagshavnen hører et større .og 2 mindre vandbassæng med ledninger til bygningene og flere brandstændere. Arbeids-styrken er ca. 50 mand.

Oplagshavnens kulbeholdning er oplagt i 3 skur paa Haaøen samt i et par mindre lægtere.

Naar undtages et i 1911 opført minemagasin med tilhørende arbeidshus er der ikke foretat nævneværdig utvidelse av det op* rindelige anlæg.

Den ved Melsomvik stationerte flaatestyrke har i almindelighet

bestaat av 2 monitorer, endel 2. kl. kanonbaater — de fleste senere omdannet til mineutlæggere — samt noget ældre fartøismateriel. I de par første aar oplagdes ogsaa panserskibe der, men det viste sig kostbart og upraktisk, da fartøiene maatte flyttes til Horten for doksætning og større vedlikeholdsarbeider.

I forbindelse med Hortenspørsmaalet har det oftere været paa tale at utvide Melsomvik oplagshavn til et hovedrepli for flaaten, idet man da skulde slippe at befæste Karljohansværn, som imid* lertid skulde bibeholdes som byggested i fred. Disse planer har aldrig kommet til utførelse, og forhaabentlig blir det heller ikke noget av dem.

Melsomvik oplagshavn er beskyttet av Tønsberg befæstninger med tilhørende minelinjer. Dette forsvar blev etablert av marinen i 90*aarene, men gik ved kystartilleriets — det senere fæstnings* artilleri — oprettelse i 1899 over til dette.

HUSVIK OPLAGSHAVN

Denne blev oprettet i 1898 til vedlikehold av de til Oscars* borgs forsvar knyttede 2 monitorer med depotskib og kullægter. Naar undtages et ammunitionsmagasin blev der ikke opført nye bygninger, men de arméen tilhørende bygninger paa Husvik blev indredet til magasin, verksted m. v. samt bolig for et par funk* tionærer.

Oplagshavnen blev imidlertid nedlagt allerede i 1904, da man fandt administrationen og oplægningen av fartøiene tungvint og kostbar.

KRISTIANSANDS VERFT OG MARVIKENS OPLAGSHAVN

Ved krigens utbrud i 1807 fandtes der ikke noget sjømilitært etablissement i Kristiansand, hvor et større antal kanonfartøier blev bygget paa private smaaverfter. Der oprettedes imidlertid straks en verftsadministration som forestod fartøienes bygning.

Da det viste sig nødvendig at anskaffe de nødvendige skur for kanonfartøienes oplag i vintermaanedene, indkjøpte staten i 1808 en tomt nær Torrisdalselvens munding — det nuværendeELAATESTATIONER

saakaldte Kongens verft —, og her opførtes chalupskur, proviant* magasin, material* og varegodsmagasin m. v.; desuten indrededes et hus til chefsbolig, og der opførtes en kontorbygning. Anlæg* get var i det væsentlige færdig ved utgangen av 1810. ; Efter 1814 har der aldrig været nogen større virksomhet ved Kristiansands verft. Nogen faa kanonfartøier blev bygget i 1841, men forøvrig var driften indskrænket til vedlikehold av den ganske store rokanonbaatsflotille som oplagdes der. Arbeidsstyrken var liten, og den formindskedes efterhvert som kanonfartøienes antal avtok ved utrangering.

Ved en brand i 1887 og under den store brand som herjet Kristiansand i 1892, blev orlogsverftet totalt ødelagt. I de to følgende aar opførtes derfor en ny magasinbygning og et kanon* baatskur, og der opsattes en kran paa kaien. Fra denne tid op* lagdes nogen faa 2. og 3. kl. dampkanonbaater ved verftet.

Efter oprettelsen av Marvikens oplagshavn benyttes bygningene paa Kristiansands verft kun som magasiner.

Marvikens oplagshavn ligger ved Topdalsljordens munding, hvor den fornødne grund blev erhvervet i 1897. Samme aar paa* begyndtes*, opførelsen av etablissementets bygninger, og det hele anlæg var færdig i 1899.

De vigtigste av de paa oplagshavnens omraade opførte byg* ninger er: chefsbolig, 2 underofficersboliger, magasinbygning, torpedomagasin med kjele* og pumperum, verksted med smie og 2 ammunitionsmagasiner. Fra disse og magasinbygningen er der lagt trallespor til kaien med den store utstikker. Fra oplags* havnen er der bygget egen vei op til postveien.

Efter 1899 er der ikke foretat nævneværdige utvidelser, naar undtages den i 1900 færdige tilknytning til Kristiansands vandverk.

Marviken er oplagssted for et depotskib, 2 kanonbaater av 1. kl. samt et par kulholker. De tidligere oplagte mindre kanon* baater som blev overført fra Kristiansands verft, er utrangert eller flyttet. Arbeidsstyrken er omkring 20 mand.

Oplagshavnen er beskyttet av Odderøens samt Topdals* fjordens befæstninger, hvis mineforsvar blev etablert av ma* rinen i 1896—97, men som overgik til fæstningsartilleriet faa aar efter.20

Bergens oplagshavn. Amatørfotografi.

BERGENS VERFT OG OPLAGSHAVN

Forsvaret av Bergensavsnittet var i krigsaarene overlatt en flotille kanonbaater, som for størstedelen var bygget i Bergen og Stavanger. Ved krigens slut blev det bestemt at samtlige fartøier skulde oplægges i Bergen, men da der ikke tandtes noget sjømili* tært etablissement, blev de landsat paa leiet grund og deres gods magasinert paa forskjellige steder. Flotillechefen stationertes i Bergen.

Denne oplægning av fartøier og gods var meget mangelfuld, og i 1818 leiedes endel av den nuværende Marineholme, hvor der opførtes endel tarvelige landsætningsskur og nogen aar senere 2 magasinbygninger. Flotillechefen blev nu etablissementschef.

Forholdene vedblev imidlertid at være uheldige, og i 1837 be* sluttedes indkjøpt det nødvendige terræng til anlæg av et verft, nemlig den nuværende Marineholme foruten endel som senere er solgt. I tiden 1837—46 blev der bygget 8 større og mindre skur for ialt 32 kanonfartøier, idet de gamle skur efterhaanden blev nedrevet, kontor og vaktlokale samt endel mindre verksteder for bygning av kanonfartøier. Det hele etablissement med grund kostet ca. 170 000 kr.

I 1839 blev bygning av chalupper paabegyndt, og til 1845 fuldførtes 18 saadanne. Senere er der ikke bygget fartøier paa Bergens verft, hvis virksomhet indskrænket sig til vedlikehold av de oplagte nogen og tyve kanonfartøier. Da disse efterhaanden mistet sin betydning som krigsskibe, kunde der ikke bli noget videre liv paa verftet, og det gik da mere og mere tilbake med driften, specielt i tiden 1860*aarene til
1893.ELAATESTATIONER

Fra sidstnævnte aar av blev der efterhaanden mere virksomhet paa etablissementet. I aarene 1893—95 stationertes her et ekser* serskib, 2 kanonbaater av 2. og 4 av 3. kl., mens de gamle rokanonchalupper solgtes eller omdannedes til kulholker. Rekrut* øvelser avholdtes ved verftet i aarene 1895—97.

Utviklingen fortsatte efter beslutningen i 1898 om at Bergen skulde være oplagshavn for endel av flaaten, og siden den tid er der jevnt, om end med beskedne bevilgninger, foretat utvidelser og forbedringer. Saaledes er der anlagt torpedobaatskai med ut* stikkere, torpedomagasin med maskin* og arbeidsrum samt smie, foruten mindre anlæg; i Vallemsviken er opført magasiner for miner, ammunition og sprængstoffer, og i Gravdal er bygget 2 kul* skur med kai for panserskibe. Verftsdriften er dog begrænset til vedlikehold av de oplagte fartøier, idet doksætning og større repa* rationer utføres ved private verksteder i Bergen.

I de senere aar har foruten et depotskib 2 mineutlæggere og et større antal torpedobaater været stationert ved oplagshavnen. Dennes chef er tillike chef for 3. sjømilitære distriktskommando og de inden dens omraade beliggende kystsignalstationer.

Arbeidsstyrken ved oplagshavnen er ca. 40 mand.

Efter de seneste tiders forandring i de krigspolitiske forhold og efter Bergensbanens fuldførelse er Vestlandets strategiske be* tydning øket og dermed dets krav til det flytende forsvar. For at sætte oplagshavnen istand til paa tilfredsstillende maate at op* lægge og holde i mobiliseringsklar stand den flaatestyrke, hvori* blandt 2 panserskibe, som tænkes stationert i Bergen, avsatte Stor* tinget i 1912 i forbindelse med de ekstraordinære bevilgninger til marinen 400 000 kr. til flaatestation i Bergen. Denne sum er endnu ikke anvendt, men forhaabentlig blir der snart sat kraft paa den nødvendige utvikling av vor vestlandske orlogshavn.

Oplagshavnen er beskyttet av de under fæstningsartilleriet hørende Bergens befæstninger.

TRONDHJEMS VERFT

Dette blev anlagt i 1807 langs elven like ovenfor bybroen til bygning av rokanonfartøier, hvorav et større antal utrustedes under krigen. Verftet var i sin begyndelse temmelig beskedent, men ut* videdes endel i 1826—27 samt i 50*aarene.Trondhjem 1830. Verftet i forgrunden.

Indenfor en pallisaderække blev opført store skur for kanon? skonnerter, chalupper og joller, magasinbygning, chefsbolig samt endel mindre hus og brygger.

Verftets væsentlige virksomhet var vedlikehold av de oplagte kanonbaater; dog blev der ogsaa bygget adskillige saadanne i begyndelsen av 40?aarene. Efter den tid gik det tilbake med verftet, hvis betydning for marinen vel neppe nogensinde har været særlig stor. Det nedlagdes i 1895; bygningene paa «Marinen» disponeres nu av arméen.

Spørsmaalet om igjen at etablere et marineetablissement i Trond* hjem har i en aarrække været oppe, og i 1912 avsatte Stortinget 100 000 kr. til dette formaal. Planene er færdige, men noget anlæg er endnu ikke paabegyndt. For tiden har derfor sjøfcr? svaret intet repli nordenfor Bergen, naar undtages en liten tilflugts? havn i Junkerbugten ved Agdenes befæstninger; den er dog nær? mest kun at betragte som et kulfyldingssted.

RAMSUND OPLAGSHAVN

Der skulde som vanlig mange kommissionsutredninger og lang betænkningstid til før anlægget av en befæstet flaatestation i Ofotfjord endelig kunde paabegyndes i 1913. Allerede i 1907 avsatte Stortinget 0,33 mill. kroner til dette øiemed, i 1910 0,5 mill. kroner, og endelig bevilgedes i 1912 0,9 mill. kroner, likesom der tillodes anvendt et mindre udisponert beløp. Ialt haves derFL AATESTATION ER

saaledes til anlægget 1,8 mill. kroner, hvorav dog kun 0,7 mill. kroner til selve flaateetablissementet.

Dette, der anlægges i Ramsund i Ofottjord ca. 20 kvartmil utenfor Narvik, er beregnet paa oplag og vedlikehold av torpedo* og undervandsbaater. Foruten de nødvendige kaier anlægges der skur med ophalingsbedding for torpedobaater, slip for undervands* baater samt verksteder og magasiner. Desuten bygges boliger for personellet, som paa grund av stedets beliggenhet og fartøismate* riellets art til enhver tid maa være tilstede.

Anlægget vil forhaabentlig bli færdig i 1915; arbeidsforholdene er dog meget vanskelige, saa en forsinkelse er mulig.FARTØIER

Ved freden i Tilsit den 9. juli 1807 sluttet keiser Alexander av Rusland en alliance med sin tidligere fiende Napoleon, og traf med ham en hemmelig avtale om at Norge*Danmark og Sverige skulde tvinges til at lukke sine havner for England og slutte sig til det fransk*russiske forbund.

Herom fik dog den engelske regjering besked, og besluttet straks at gjøre den norsk*danske flaate uskadelig, saaledes at den ikke skulde kunne bli anvendt mot England. I den hensigt sendte derfor England en sterk flaate, som ogsaa medførte 30 000 mand landtropper, til Kjøbenhavn, hvor de forenede rikers kraftige og fuldt tidsmæssige flaate laa oplagt og avtaklet som i den dypeste fred, uagtet krigen raste rundt om i Europa. Hertil kom at den danske hær laa ved riksgrænsen i syd for at beskytte rikets nøitralitet. Hadde derimot skibene været kampberedt, og hadde Sjælland ikke været saa godt som blottet for brukbare tropper, vilde visselig den engelske admiral Gambier faat en meget van* skelig opgave at løse, men som forholdet var, var utfaldet git paa forhaand.

I tillid til sin nøitralitet og hvad den ansaa som sin aabenbare ret, avslog den danske regjering Englands tilbud om forbund med den danske flaate som pant. Engelskmændene aapnet da et bombardement mot Kjøbenhavn den 2. september 1807, som med* førte byens kapitulation og overgivelsen av hele den norsk*danske flaate til England, ikke længer som pant, men som eiendom. Allerede den 21. oktober 1807 kunde englænderne seile tilbake med følgende antal røvede skibe:Seilmodel av fregatten «Najaden», som blev ødelagt av det engelske linjeskib «Dictator» i slaget ved Lyngør den 6. juli 1812.

16 linjeskibe, 8 brigger, 29 mindre fartøier, samt

10 fregatter, 1 flaatebatteri, 92 transportskibe lastet

5 korvetter, 1 stykpram, med alle slags krigsforraad.

Med flaatens tap ophørte den norske og danske sjømagts fælles* historie; havet som skiller de to land, blev behersket av fienden, og hvert av de to riker maatte herefter alene verge sin stilling. Det norske folk vaaknet da ogsaa til bevissthet om, at det fra nu av kun hadde sig selv at stole paa, og i tiden 1808—1814 bygge* des der paa verftene i Fredriksværn, Kristiansand, Bergen og Trondhjem, foruten paa mange private skibs verfter, en række kanonfartøier. Paa grund av de meget indskrænkede pengemidler maatte man avstaa fra at bygge større, sjøgaaende fartøier. De nævnte kanonfartøier kunde være av forskjellig slags, nemlig: Kanonchalupper, kanonjoller, mortérchalupper (eller bombechalup* per), skonnertbrigger, kanonskonnerter og kuttere. De tre først* nævnte var en forbedring av de gamle galeier. De byggedes efter den bekjendte skibskonstruktør Chapmans tegninger, og var paa26

Kanonchalup.

den tid anset som meget nyttige krigs* fartøier,specielt skjær* gaardsfartøier. Disse fartøier er kanske bedst kjendt under fællesbetegnelsen ro* ßotilleri. Deres navn toges fra norske steds* navn, som: Aale* sund, Bergen, Bodø, Egersund, Lindesnes, Karmø, Munk* holmen, Sandefjord, Stadt, Tromsø, Vadsø o. s. v. De kunde komme frem overalt i de mange trange løp i skjærgaarden, og hadde i sine aarer en bevægkraft som i nogenlunde stille og smult vand gav dem en avgjort overlegenhet over datidens seil* fartøier. Med sine smaa, låve skrog besad de desuten den fordel at danne en meget liten skive for fiendens skud. Foruten med aarer var de ogsaa forsynt med rig og seil — to master og luggerseil.

Chaluppene var ca. 21 m. lange og hadde to større kanoner — en forut og en agter — og 63 mands besætning. Jollerne hadde derimot kun én større kanon agter, var fra 14 til 20 m. lange og hadde 23 mands besætning. Desuten var disse fartøier forsynt med respektive 4 og 2 haubitser. De store kanoner kunde ikke siderettes. Sideretningen maatte derfor foretages med selve fartøiet ved aarernes hjælp.

De første av disse fartøier var aapne, men efterhaanden flk de fast dæk.

Mortér chaluppene (eller bombechaluppene) lignet kanon* chaluppene, men var bestykket med 1 mortér. De var ca. 16 m. lange og hadde 50 mands besætning.

Kanonskonnertene, blandt hvilke fandtes to med de klingende navn «Axel Thorsen» og «Skjøn Valborg», var seilfartøier med to master og gaffelseil. De førte 2 større kanoner og hadde 45 mands besætning.

Skonnertbriggene, hvorav der kun fandtes 1 — nemlig «Hem* nes» —, førte 12 karronader og 2 stkr. 6 pds. kanoner. «Hemnes» hadde 57 mands besætning.

Kutterne førte ogsaa 2 større kanoner, og hadde antagelig kun én mast, enkelte vistnok ogsaa en «papegøiemast». Bestykning og besætning som paa kanonskonnertene.

Der indkom paa den tid ganske betydelige private pengebidrag for at skaffe landet en flaate, saaledes at antallet av disse kanon* fartøier blev forholdsvis betydelig, tiltrods for landets daarlige finansielle stilling.

Ifølge «Stortingsforhandlingene» for 1814 bestod Norges flaate ved begyndelsen av det tidsrum som omhandles i denne bok, av følgende fartøier:

I Trondhjem : 2 kanonskonnerter, 2 kanonkuttere,

10 kanonchalupper, 6 kanonjoller.

I Bergen : 2 kanonskonnerter, 11 kanonjoller.

Søndenfjelds : 7 brigger, 36 kanonchalupper,

2 armerte, leiede skonnerter, 34 kanonjoller, 4 armerte, leiede kuttere, 2 bombechalupper. 4 kanonskonnerter,

Tilsammen : 8 kanonskonnerter, 7 brigger,

46 kanonchalupper, 2 bombechalupper,

2 kanonkuttere, 2 armerte, leiede skonnerter,

51 kanonjoller, 4 armerte, leiede kuttere.

Endvidere var briggen «Fredriksværn» under bygning.

Av den samlede styrke søndenfjelds var ved krigsutbrud be* stemt følgende fartøier til aktiv tjeneste :

6 brigger, 36 kanonchalupper.

4 kanonskonnerter,

Kanonjollerne kunde om vinteren ikke anvendes med nytte; de var ikke særlig sjødygtige og beboelige. De betragtedes nær* mest som vinter*reserve, og deres kanoner blev da i stor utstræk* ning anvendt ombord i de utrustede fartøier, hvor kanoner ofte maatte skittes.

Briggene dannet væsentlig den sjøgaaende del av vor flaate. De fleste av dem hadde været i ilden i krigsaarene umiddelbart før 1814 og vist sig som meget nyttige fartøier. De krydset langs vore kyster for at beskytte kystfarten, og sammen med kanonfartøiene holdt de fiendtlige krydsere borte fra vor skjær* gaard. Briggene var bestykket med fra 16 til 18 stkr. 18 pds. og 2 stkr. 6 pds. kanoner, og hadde besætninger fra 96 til 120 mand. De var 28 til 30 m. lange.

Enkelte begivenheter fra briggenes historie skal her kortelig nævnes:

Briggen «Lougen» erobret i 1808 sammen med 4 rokanon* baater den engelske brig «Seagull».

Briggen «Seagull» erobret samme aar under norsk flag den svenske kutter «Gripen». I 1810 erobret den utenfor Kristiansand sammen med briggene «Samsøe», «Allart», «Alsen» og «Kiel» en fiendtlig konvoi paa 47 handelsskibe, hvis værdi gik op til 51/» million rigsdaler dansk kurant.

Briggen «Allart», som var blandt de fartøier engelskmændene bortførte fra Kjøbenhavn i 1807, blev i 1809 erobret tilbake uten* for Fredriksværn av 6 norske kanonchalupper og 2 kanonjoller.

Briggene «Alsen», «Lolland» og «Samsøe» erobret i 1811 den engelske orlogsbrig «Manly».

Briggene «Kiel» og «Lolland» deltok i slaget ved Lyngør den 6. juli 1812 sammen med den bekjendte fregat «Najaden». Her blev de erobret av det engelske linjeskib «Dictator», men erobre* des tilbake næste dag av 5 kanonjoller.

Briggen «Alsen» blev i 1820 forandret til korvet, og blev der* efter i 10 aar benyttet til kadetskib.

De 7 brigger fra 1814 blev efterhaanden solgt til handelsmari* nen, den sidste, «Lolland», i 1847.

I aaret 1815 gik briggen «Fredriksværn» paa vandet i Fredriks* værn. Dette letseilende fartøi blev meget benyttet som kadet* skib. Den førte 18 stkr. 18 pds. korte og 2 stkr. 6 pds. lange kanoner. I næsten 40 aar stod den i tjenesten, indtil den blev ophugget i 1854.

Der hengik nu 13 aar efter 1815 uten at noget nyt fartøi blev sat paa stabelen. En flaatekommission av 1818 hadde rigtignok foreslaat for regjeringen bygningen av 20 linjeskibe, 16 fregatter, 32 brigger og 46 kanon* og bombechalupper, men dette blev der ikke noget av.

Imidlertid anla man i disse aar Karljohansværns verft ved Horten, og herfra løp i 1828 fregatten «Freia» paa vandet. Denne vor første fregat efter 1814 var ca. 44,5 m. lang, 11,5 m. bred, og hadde et dypgaaende paa vel 5 m. Den førte 2 stkr. 60 pds., 24 stkr. 24 pds. og 18 stkr. 18 pds. kanoner. Besætningens stør* relse var 344 mand. I 1863 blev dette fartøi forandret til losji* skib og endelig ophugget i 1870, efter kun at ha gjort 6 togter. Ombord paa denne fregat blev det orlogsflag som vi beholdt tilSKONNERTENE «Uj

a. Seilkøi. h. Krudtmagasin. b. Brød. i. Lampekjelder. c. Kahytten. j- Skibslæge. d. Kanonerens rum. k. Kuler og skraa. e. Artillerigods. 1. Pumpefot. f. Sterrids. m. Granatmagasin. g- Proviantskriverens rum. n. Smør, brød og brænde

Norges sjøforsvar.R» OG «VALE» (1843)

o. Kjettingkister.

p. Brød.

q. Erter,

r. Gryn.

s. Sand og mursten,

t. Stenkul,

u. Kabelrum.

v. Baatsmandens hellegat.

x. Kanonerens hellegat.

y. Underofficerslugar.

z. Kokkens skap.

æ. Kabyssen,

ø. Officersrum.

1905, heist første gang den 30. august 1844 utenfor kap St. Vincent i en kombinert norsk*svensk eskadre.

I 1829 løp vor første korvet efter 1814 — «Ørnen» — paa vandet. Den førte 20 stkr. 18 pds. kanoner og var litt større end briggene. Dette fartøi, som endnu mindes under navnet «Gamle*ørna», gjorde ialt 13 togter, hvorav 10 som kadetskib. Den blev ophugget i 1874.

De aar som nu følger, betegner en revolution i krigsskibs* bygningen, og den marinekommission som i 1833 nedsattes for at foreslaa en plan for Norges fremtidige sjømagt, flk en vanske* lig opgave at løse.

Det var væsentlig to store opfindelser den maatte regne med : dampmaskinen og bombekanonen. Den tid da aarer og seil var det eneste fremdrivningsmiddel, var forbi. Allerede i 1827 hadde Norge faat sine første hjuldampskibe, nemlig postskibene «Consti* tutionen» og «Prins Carl».

De store sidehjul egnet sig imidlertid daarlig til bruk paa krigsskibe; men det skulde ikke vare saa mange aar førend hjulene avløstes av propellerne, og med dem hadde man fundet et fremdrivningsmiddel som tilfredsstillet fordringene. Og med bombekanonenes indførelse kunde et stort linjeskib sættes ibrand likesaa let som en mindre korvet. Denne omstændighet skulde med aarene vise sig at bli de store, stolte træskibes dødsdom hele verden over.

For den ovenfor nævnte kommission av 1833 synes disse op* findelser og deres fremtidige betydning at være vel kjendt, og resultatet av dens forhandlinger blev da, at linjeskibe (som vi efter 1814 forresten kun hadde hat paa papiret) blev helt strøket av planene, og kun mindre fartøier — som fregatter, korvetter, brigger og skonnerter — beholdt som «sjøgaaende flaate».

Denne kommissions fremsyn viste sig dog sterkest i dens op* sætning av skjærgaardsßotillen, der forutsattes at danne tyngden i vort sjøforsvar. Den skulde bestaa av kanonchalupper, kanon* joller og dampskibe. De sidste skulde væsentlig tjene som slæpe* baater ved forflytninger og under kamp.

Før vi gaar over til at omtale de enkelte fartøier, kan det være av interesse at se, hvad der blev foreslaat av denne kommission som nødvendig for vort sjøforsvar, og hvor meget blev til virke* lighet. Det var kommissionens bestemte forutsætning at planen maatte være færdig paa 15 aar, altsaa i 1851.30

Fregatten «Desideria» (1851). (Efter et maleri.)

Foreslaat antal. Samlet antal i 1851. Manglet. Fregatter........... 4 2 2 Korvetter......... . 4 4 — Brigger............ 2 1 1 Kanonskonnerter........ 20 3 17 Kanonchalupper........ 120 89 31 Kanonjoler.......... 50 39 11 Dampskibe.......... 8 3 5

Av de to fregatter er «Freia» tidligere omtalt. Fregatten «Desideria», der endnu, i 1914, eksisterer som losjiskib i Mar* viken ved Kristiansand, gik paa vandet i 1851 paa Karljohans* værn. Den var noget større end «Freia» og maalte 52,5 m. i vandlinjen. Besætningen var 400 mand. Bestykningen var 24 stkr. 60 pds., og 16 stkr. 30 pds. kanoner.

Korvettene, hvorav vi i 1851 hadde 4 («Gamle*ørna» var i 1847 blit forandret til losji* og vaktskib) var følgende:

«Nordstjernen», «Ellida», «Ørnen» og «Nidaros» — alle byg* get i aarene 1841—51 paa Karljohansværns verft. Disse kor* vetter, hvorav «Nidaros» var den største, var fra 31 til 53 meterFARTØIER

lange og hadde et deplacement fra 400 til 900 ton. Bestyknin* gen bestod av 60 pds., 24 pds. og 18 pds. kanoner i forskjellig antal. Baade fregattene og korvettene hadde en meget høi og slank rig (3 master med rær paa alle tre). Korvettene var dog noget lettere og slankere bygget end fregattene, beregnet paa hurtig seilas. De hadde heller ikke saa stor bestykning. Fregat* tene hadde sit hovedskyts anbragt i et lukket batteri med de mindre kanoner anbragt paa det øverste, aapne dæk. Paa korvet* tene var alt skyts anbragt paa øverste dæk, som her kaldtes bat* teridækket. Under batteridækket var der endnu et dæk — det saakaldte banjerdæk — hvor besætningen bodde. Fregattene hadde saaledes 3, korvettene 2 dæk.

«Nidaros» var vor første dampkorvet. Dampmaskinen benyt* tedes dog kun i almindelighet i stille veir og under enkelte manøvrer. Den var da ogsaa bare paa 200 nominelle hestekræfter (nom. H. K.) eller, angit efter et mere tidsmæssig maal, paa 500 indikerte hestekræfter (I. H. K.). Der var 4 rørkjeler, en liggende maskin med tilbakegaaende forbindelsesstænger, og indsprøitnings* fortætter. Maskinen gjorde 40 omdreininger pr. minut. Dens 6*bladede propeller hadde en flat ring paa midten av bladene.

Selv efter vore begreper var denne korvet meget slank og fint bygget. Som eksempel skal saaledes nævnes, at med omtrent samme længde av vandlinjen var korvetten «Nidaros» kun paa 949, mens fregatten «Desideria» var paa 1957 ton. Baade ved sin dampmaskin og sine 6 stkr. 60 pds. bombekanoner repræsenterte «Nidaros» den nye tid.

Seilkorvetten «Nordstjernen» blev allerede ophugget i 1858, 17 aar gammel. «Ellida (seilkorvet) eller «Gamle*Ellida», som den populært kaldes, var i aarene 1849—64 kadetskib og blev solgt i 1866. «Ørnen» (seilkorvet) likesaa.

Først i 1903 blev «Nidaros» ophugget, efterat den i en række av aar, helt fra 1876, hadde gjort tjeneste som skole* og losjiskib for marinens torpedo* og mineøvelser.

De fra 1839—43 byggede 3 kanonskonnerter, nemlig «Sleipner», «Uller» og «Vale», var adskillig større end de i 1808—11 byg* gede skonnerter, og førte fra 50 til 75 mands besætning. Med sin høie reisning og slanke bygning var de meget hurtigseilende og bestemt til at opretholde forbindelsen langs kysten, særlig over de mere aapne strækninger. De førte bl. a. 1 eller 2 stkr. 60 pds. bombekanoner.32

«Sleipner» og «Vale» blev solgt i 1866, «Uller» forandret til kuloplagsskib i 1863 og ophugget i 1877.

«Nordcap», som gik paa vandet i 1840, var den norske mari? nes første fartøi med dampkraft. Det var et /yu/dampskib, ca. 40,5 m. langt, 7,5 m. bredt og ståk 3,1 m.

dypt. Deplacement 500 ton. Bestyknin? gen bestod av 2 stkr. 60 pds. bombekanoner, og besætningens størrelse var 75 mand. Maskinen, som blev indsat i London, var paa 120 nom. H. K. (300 I. H. K.) ; den hadde 2 cylindre og gik med 20 til 25 om? dreininger pr. minut. De 3 kasseformede kanalkjeler, [som laa ved siden av hinanden, hadde et damptryk paa 0,7 kg. pr. cm.2 Kulforbruket var ca. 1 ton i timen for fuld fart. Den hele maskinvegt var 150 ton eller 500 kg. pr. I. H. K. «Nordcap» an? vendtes utenfor orlogstjenesten meget til postdampskib langs kysten.

I 1872 blev fartøiet solgt til handelsmannen. Det forliste i 1877.

De to andre dampskibe, «Gyller» og «G/er», var noget mindre og hadde hver en 5?bladet propeller. Denne hadde en paastøpt ring utenpaa bladene. Meningen var at hindre trosser og lig? nende at komme ind i propelleren, likesom man antok at dens virkning til fremdrivning blev bedre. Maskinen var 2?cylindret med tilbakegaaende forbindelsstænger og indsprøitningsfortætter. Den var paa 80 nom. H. K. (200 I. H. K.) og gjorde 56 om? dreininger pr. minut. Kjelen hadde ildrør av messing i motsæt? ning til «Nordcap»s, som hadde indvendige røkkanaler. Damp? trykket var 0,7 kg. pr. cm.2, kulforbruket 600 kg. pr. time og maskinvegten 84 tons (420 kg. pr. I. H. K.). Farten var 7,5 knop. De førte 2 stkr. 18 pds. kanoner, og hadde 26 mands besætning. Disse fartøier blev ogsaa i stor utstrækning benyttet i post? og telegrafvæsenets tjeneste. «Gyller» blev solgt i 1870. «Gler»

blev omdannet til kulholk i 1879, og endelig ophugget i 1905.

Skonnertene »Uller» og «Vale» (1843).FARTØIER 33

Kanonbaat av 3. kl. (1872).

A. Køier. Ii. Officerslugar. C. U.off.lugar. ü. Maskinvaregods. E. Kulbokser. F. Artillerigods. fi. Projektiler. H. Krudtmagasin. I. Proviant. K. Mandskapets tei. L. Kjettingkjeldcre.

I aarene 1840—45 blev der bygget 47 chalupper, foruten at en hel del ældre blev reparert. De var i alt væsentlig lik de som tidligere var bygget. I 70—80*aarene blev 18 av disse omdannet til saakaldte «kanonbaater av 3. kl.», fik indsat 2 dampmaskiner paa tilsammen ca. 70 I. H. K., som gav dem en fart av 6—8 knop, og blev armert med en 17 cm. riflet forladekanon i fast slæde* affutage i baugen. Besætningen reducertes samtidig til ca. 20 mand.

Alle disse er nu enten utrangert som kanonbaater, solgt eller overgaat til fæstningsartilleriet som mineutlæggere.

Av kanonjoller blev ingen bygget efter 1833.

I aarene 1852—54 blev bygget hjuldampskibene «Æger» og «Vidar». Disse fartøier, der var av størrelse omtrent som de tid* ligere dampskibe, hadde en 80 nom. hestekrafts maskin, hvorved de opnaadde ca. 8 knops fart. Den førstnævnte blev solgt i 1891, den sidstnævnte allerede i 1872.

I 1855 gik korvetten «Nornen» paa vandet. Den var ca. 44 m. lang og hadde et deplacement paa 958 ton. Den hadde en propellermaskin paa 80 nom. H. K. (220 I. H. K.), 2 kanalkjeler, som senere ombyttedes med 2 rørkjeler. Maskinen var liggende med 2 cylindre, tilbakegaaende forbindelsesstænger og indsprøit* ningsfortætter. I stille veir kunde den opnaa en fart av 7 knop. Bestykningen bestod av 4 stkr. 5 toms rißede kanoner, og 10 stkr. 24 pds. glatløpede.

3 — Norges sjøforsvar.34

NORGES SJØFORSVAR 1814-1914

Korvetten «Nornen»,

En nu avdød sjøofficer har git følgende lille skildring av dette fartøi:

«Ialt har «Nornen» gjort 32 togter tilsjøs, og fra 1865 til 1893 var den kadetskib. Den aller største del av vort officerskorps har saaledes faat sin orlogsutdannelse ombord i «Gamle Nornen», og det maa sies til dens ros at et fartøi, bedre skikket for sit øiemed, har neppe nogensinde flytt paa vandet. Med sin used* vanlige høie rig og sit slanke, lette skrog var den en type paa et orlogsfartøi av den gamle skole, seilte som en brand og manøvrerte som en baat; vel at merke for seil; som dampskib var den derimot ikke' rar.»

«Nornen» blev i 1893 forandret til ekserserskib og henlagt til Bergen. I 1903 blev den solgt til ophugning.

Fregatten «St. Olaf» gik paa vandet i Karljohansværn i 1856. Den var 60 meter lang og deplacerte 2182 ton. Besætningens størrelse var 500 mand. Bestykningen bestod av 1 stk. 6,5 toms og 1 stk. 5,5 toms riflede kanoner som stævnskyts, samt 12 stkr. 5 toms riflede og 20 stkr. 6,5 toms glatløpede kanoner i bredsiden. Foruten sin høie rig med rær og seil paa alle tre master hadde den en hjælpemaskin, av lignende type som «Nornen»s, paa 150 nom. H. K, som dog i 1867 blev omdannet til en «fuldkrafts* maskin» paa 400 nom. H. K., hvorved farten økedes til 10,5FARTØIER

35

knop. Propellerens blade var skjøtt paa midten for ikke at faa saa store støpestykker.

Efter kun at ha været utrustet til togt 4 ganger laa den i 17 aar under tak ved marinens orlogsstation, indtil den i 1892 blev forandret til kulholk. Som saadan ligger den endnu (i 1914) paa Hortens havn.

I aarene 1857-58 blev saa bygget damp* skonnerten «Alfen» og seilbriggen «Statsraad Erichsen»; den sidst* nævnte som øvelses* skib for lærlinger. De var begge forholdsvis smaa fartøier paa 350 og 215 ton, og førte et

mindre antal 18 pds. kanoner. «Alfen», som hadde en 20 nom.

hestekrafts maskin, blev i 1877 forandret til barkrigget seilkorvet. I 1903 blev den solgt til Bergen, hvor den nu benyttes til skoleskib. «Statsraad Erichsen» blev i 1900 solgt til Kristiania i samme øiemed. Endnu har man saaledes den

Seiltegning til fregatten «St. Olaf».

Spanterids av «St. Olaf».36

Model av kanonbaaten «Lougen» (1863).

glæde om sommeren at se disse slanke, lette fartøier færdes i vore farvand med unge, norske sjøgutter ombord.

I overensstemmelse med et kommissionsforslag av 1859 bygge* des i de 3 følgende aar fregatten «Kong Sverre», korvetten «Nord* stjernen» samt de fire dampkanonbaater «Rjukan», «Sarpen», «Glommen» og «Lougen».

«Kong Sverre» var en meget kraftig fregat paa 3472 ton, 67 m. lang, og førte en besætning paa 600 mand. Med sine 500 nom. H. K. (2000 I. H. K) gjorde den sine 12 knop, og stod i alle dele fuldt paa høide med 50*aarenes krigsskibe. Dens svære batteri bestod av:

2 stkr. 6,5 toms riflede kanoner 4 - 5,5 -16 — 5 —

22 — 6,5 — glatløpede — Maskinene var av samme slags som «St. 01af»s. Da fregatten gik paa vandet paa Horten i 1860, skulde vel ingen tro at den allerede faa aar efter ved monitorenes seiersgang skulde reduceres til en ubrukelig og forældet krigsmaskin. Men saaledes blev det. «Kong Sverre» gjorde kun ett togt — i 1864 — og dermed var det slut. I 1893 blev dens høie reisning nedtat for godt, og fartøiet omdannet til ekserserskib. Fregatten ligger endnu paa Horten og benyttes hvert aar til aarets rekrutter, som her ombord faar sin første orlogsutdannelse.FARTØIER

Monitoren «Thor» (1872).38

Snit av monitoren «Thor».

«Nordstjernen» hadde et deplacement paa 1 600 ton, og var bestykket med 6 stkr. 5 toms riflede og 10 stkr. 6,5 toms glat* løpede kanoner. Disse var alle anbragt i luk* ket batteri, idet det øverste dæk kun var manøvredæk. Dens maskin, som var paa 250 nom. H. K., var av samme type som de foregaaende, naar undtages at man her hadde indført eks* pansionsleider, hvor*

ved dampforbruket blev reducert. Kul* forbruket var ca. 2,5 kg. pr. I. H. K. og maskinvegten ca. 300 kg. pr. I. H K. Største fart var 10 knob.

I 1894 fik den mere moderne kano*

ner og blev samtidig indredet til kadetskib. Fra 1899 har den været ekserserskib og ligger nu i Bergen.

Kanonbaatene «Rjukan» og «Sarpen», «Glommen» og «Lougen» var fartøier paa 192 og 280 ton, bestykket med 1 stk. 5 toms og 1 stk. 5,5 toms riflede kanoner. I 1893 blev de to førstnævnte forandret til kommandofartøier og forsynt med hurtigskytende kanoner, likesom de gamle, forældede maskiner blev uttat og erstattet med 220 I. H. K. triple*ekspansionsmaskiner, der gav baatene en fart av 10 knop. Disse to fartøier, hvorav «Sarpen» er bygget av jern og «Rjukan» av træ paa jernspant, indgaar endnu — 54 aar gamle — i den norske marines aktive fartøisrulle.

«Lougen» og «Glommen» blev solgt i 1903 og ophugget.

Aaret 1862 blev et merkeaar i verdens krigshistorie. Da var det nemlig at kampen stod paa Hampton Roads

lavbordede, pansrede «Monitor» og sydstaternes panserklædte skib «Merrimac», som var anset for uovervindelig. «Merrimac» maatte vike, og monitortypen gik sin seiersgang over verden. Det stod nu klart for alle at fremtiden tilhørte panseret og dampkraften.

Den svenske ingeniør John Ericssons monitorsystem slog hurtig an her i landet, og i aarene 1864—72 bygget vi 4 monitorer, nemlig «Skorpionen», «Mjølner», «Trudvang» og «Thor». De blev alle bygget paa Karljohansværn, naar undtages «Mjølner», som blev bygget i Norrköping, Sverige.

Monitorenes særkjende var et lavt, flatt jernskrog som kun raget et par fot over vandet, omgit av et sidepanser fra 5 til 7 tommer tykt rundt hele skibssiden, og oventil lukket ved et pan*^ serdæk fra for til agter, 1 tomme tykt. Ovenpaa dette panserdæk var der anbragt et svært dreietaarn med ca. 1 fot tykt panser. I dette taarn stod opstillet fartøiets bestykning, 2 stkr. 8,5 toms riflede forladekanoner. Da der ingen opbygninger fandtes paa dækket, kunde kanonene faa et meget stort skudfelt. Det var igrunden bare skorstenen, hvis nederste del var pansret, som hin* dret kanonene fra at skyte horisonten rundt. Disse fartøier var efter datidens fordringer meget kraftige, og besad ved sit låve panserskrog en stor defensiv styrke.

I den nyeste og største av monitorene, «Thor», finder vi for første gang i vor marine anvendt dobbelt bund.

Vore monitorer var ca. 62 m. lange, 14 m. brede og hadde et dypgaaende paa omtrent 3,5 m. med 1500 ton deplacement. «Thor» var dog som nævnt noget større, nemlig 2007 ton. Be* sætningens størrelse var 85—95 mand. Den indikerte hestekraft var 450—500, som gav dem en fart av 6 til 8 knop. Maskinenes konstruktion var omtrent den samme som fregattenes (undtagen for «Skorpionen»s vedkommende som hadde trunkemaskin). Damptrykket varierte mellem 1,05 kg. pr. cm.2 for «Mjølner» og 3,15 kg. pr. cm.2 for «Thor».

Disse monitorer var en avgjort skjærgaardstype, som kun i nødsfald kunde komme frem langs kysten i stygveir. Som man vil kunne tænke sig, tok de meget let «overvand», saaledes at det var vanskelig at benytte kanonene selv i forholdsvis liten sjø* gang. Under gang paa sjøen blev alle nedganger lukket med panserluker, og frisk luft tilførtes da skrogets indre ved vifter, som suget luften ned gjennem kanontaarnet og sendte den gjennem lange rør rundt i fartøiet.40

Kanonbaaten av 2. kl. «Gor» (1884).

De to ældste monitorer «Skorpionen» og «Mjølner» blev i 1908 solgt til ophugning, mens «Thor» og «Trudvang» endnu gjør tjeneste om end i forandret skikkelse. Monitorene blev nem* lig i 1897 ombestykket og flk da hver 2 stkr. 12 cm. hurtigsky* tende samt 4 mindre kanoner istedenfor de tidligere to svære forladekanoner.

Fra nu av var det forbi med anvendelsen av de store seilfar* tøier i vort sjøforsvar, naar undtages øvelsesskibe for kadetter og konstabler. I de nærmest følgende aar slog man ind paa byg* ning av kanonbaater av forskjellige klasser, likesom nu det nye vaaben, den selvbevægelige torpedo og torpedobaatene, gjorde sin første indtrædelse.

Av kanonbaater av 2. kl. byggedes der i aarene 1874 til 1887 i det hele 7 stykker, nemlig: «Ka/e», «Uller», «Nor», «Brage», «Vidar», «Gor» og «Tyr». Naar undtages de to sidstnævnte som er bygget av staal, er de alle jernskibe. De har en længde av 28 til 32 meter, er ca. 8 m. brede, og stikker ca. 2,3 m. dypt. De* placementet varierer mellem 200 og 300 ton. De er alle utstyrt med 2 vertikale kompoundmaskiner og 2 cylindriske rørkjeler, hvilket gir dem en fart av 8 til 10 knop. Paa de 5 først*

I panserskibet «Tordenskjolds» kommandotaarn.

1814-1914

UTARBEIDET AV OFFICERER INDEN MARINEN, UNDER REDAKTION AV VICEADMIRAL C. SPARRE

DEN NORSKE MARINE er jevngammel med vor selvstæn* dighed. Den har bestaat i 100 aar. I dette tidsrum har den gjennemgaat mange betydelige forandringer; den har hat sine op* gangsperioder og sine nedgangstider. Men eiendommelig nok eksisterer der ikke nogen samlet eller uttømmende beretning om marinens vekst og utvikling i denne periode, og det ligger derfor nær — nu i 100=aaret — at utgi en saadan beretning. For at reali* sere denne tanke har Sjømilitære samfund nedsat en redaktionskomiteSeilmodel av fregatten «Najaden».

bestaaende av 11 sjøofficerer med viceadmiral C. Sparre som formand. Disse officerer har hver forfattet et hovedavsnit av beretningen.

Efter 1905 er nødvendigheden av at ha et vern mot angrep fra

sjøen blit indlysende. Den krigspolitiske situation i Eu* ropa har ogsaa i de senere aar forandret sig derhen, at skuepladsen for en mulig krig mellem stormagterne antagelig vil falde nær de norske kyster. Betydningen av at holde vort sjøforsvar i tilbørlig orden er derfor traadt sterkt i forgrunden, og der findes mangfoldige interesserte mænd og kvin* der utover landet, som øn* sker at faa vite grei og paa* lidelig besked om, hvordan det i virkeligheden staar til

Hydroaeroplanet «Start».

Panserskibet «Tordenskjold» (18S7). fot. Wilse.

med vort sjøvern nu for tiden.

«Norges sjøfor? svar» vil gi en popu? lær fremstilling av den norske marines utvikling fra 1814 til denne dag. Den inde? holder ialt 11 hoved? avsnit, og hvert av? snit fremtræder som en selvstændig be? retning, som vil gi en oversigt over ut? viklingen av den spe? cielt omhandlede side av sjøforsvaret. Men ved siden herav vil bogen som helhed ta sigte paa at gi et fyl? dig billede av mari? nens nuværende til? stand.

Briggen «Statsraad Erichsen».De 11 hovedavsnit er følgende:

1. Flaatestationer.

2. Fartøier.

3. Artilleri.

4. Torpedovæsen og minevæsen.

5. Sjøofficerkorpset.

6. Marinens øvrige korp* ser.

7. Sjøutskrivning.

8. Togter og øvelser.

9. Sjøforsvarets opgaver.

10. Organisationer og flaateplaner.

11. Flag og kommandotegn.

Verket vil bli rikt illu* streit med eri mængde in* teressante tegninger og op* lysende billeder i teksten og paa plancher og utkommer i 10 hefter å 60 øre. Subskription kan tegnes hos alle boghand* lere, hvor 1ste hefte samt prøver av tekst og billeder ligger til gjennemsyn.

Enhver der til en boghandler indmelder 10 — av boghandleren godkjendte — subskribenter, erholder et eksemplar av verket gratis.

Kristiania, april 1914. H. ASCHEHOUG & CO.

Fra hr. boghandler utbedes: Antal eksplr. «NORGES SJØFORSVAR» Iste hefte og flg. Sted. Navn.

DET MALLINGSKE BOGTRYKKERI

Snit av undervandsbaat.

nævnte er den indikerte hestekraft kun 200, paa de 2 sidst* nævnte 420. Maskinvegten paa disse fartøier er omkring 180 kg. pr. I. H. K.

Som bestykning førte de 5 ældste kanonbaater en stor kanon i baugen, nemlig en 27 cm. riflet forladekanon, de to nyeste, «Gor» og «Tyr», har en 26 cm. bakladekanon. Desuten har alle

Kanonbaat av 2. kl. «Æger» (1893).

1. Ammunition. B. Banjer. M. Officersmesse. L. Lugarer. 5. Sterrids.

Snit av kanonbaaten «Æger».

A. Ammunition. C. Vandtætte celler. V. Vand. P. Proviant. G. Varegods. L. Lugarer.

kanonbaatene 3 stkr. mindre hurtigskytende kanoner paa bro og agterdæk.

Disse fartøier, som hadde en besætning av ca. 43 mand, var ogsaa et utpræget skjærgaardsvaaben. Hensigten var at ligge godt dækket bak holmer og skjær og med sin ene store kanon søke at gjennembryte og ødelægge en større pansret fiende.

«Nor», «Gor» og «Tyr» er foruten med kanoner ogsaa utstyrt med et undervands torpedoutskytningsapparat i baugen.

Disse 7 kanonbaater er nu blit indredet som mineutlæggere. Naar undtages paa «Gor» og «Tyr» som endnu har sin oprindelige stævnkanon, saa er den store kanon i baugen blit ombyttet med 1 12 eller 15 cm. hurtigskytende kanon (h. k.) placert bak 75 mm. tykke skjolde. De tilhører saaledes alle endnu den aktive fartøisrulle.

Den sidste 2. kl. kanonbaat, nemlig «Æger», blev bygget i 1894. Den er noget større end de foregaaende,, idet deplacemen* tet er 420 ton. Fart og hestekraft er omtrent som «Tyr»s, like« saa besætningens størrelse. Som stævnskyts fører den en 21 cm. bakladekanon, som i motsætning til de før nævnte kanonbaaters er dreibar. I front og paa siderne er denne kanon beskyttet av

et 40 mm. tykt kanonskjold. Foruten stævnkanonen fører dette fartøi ogsaa 3 mindre hurtigskytende kanoner. «Æger» har end? videre et 38 mm. tykt panserdæk, der beskytter de vitale dele, saasom maskiner og kjeler, ammunitionsmagasiner m. m. For at hindre vand fra at trænge ind, dersom et skud træffer i vand? linjen, har fartøiet her indbygget en række vandtætte celler. De av disse celler som ligger langs skibssiden, er fyldt med kokus? celulose, som har den egenskap at den sveller ut naar sjøvandet strømmer ind efter passagen av et projektil; lækagen stanses der? ved litt efter litt. Til beskyttelse for chefen og rormanden er der anbragt et mindre kommandotaarn i en overbygning umiddelbart agtenfor stævnkanonens skjold.

Av kanonbaater av 1. kl. byggedes «Sleipner» i 1877 og «Ellida» i 1880.

«Sleipner» er bygget av jern, er paa 581 ton, og er 53,3 m. lang. Den har to liggende kompoundmaskiner med overflate? fortættere og 6 cylindriske rørkjeler, hvorved opnaaes 12 knops fart med 650 I. H. K. Fartøiet, der førte 83 mands besæt? ning, var oprindelig bestykket med 1 stk. 26 cm. riflet bak? ladekanon forut og 1 stk. 15 cm. riflet bakladekanon agter. Men i 1900 blev det forandret til øvelsesskib for kadettene og fik da kun 1 stk. 15 cm. kanon forut samt 8 stkr. mindre, hurtig? skytende kanoner paa siderne. «Sleipner» var skonnertrigget med

ræ paa fokkemasten. Den var vort første større torpedobe? stykkede skib, idet et undervands torpedorør var anbragt i baugen.

«Ellida» var barkrigget og er bygget av træ. Den har et deplacement paa 1 043 ton og er 58 m. lang. Fartøiet hadde først en liggende maskin med tilbakegaaende forbindelsesstænger, samt 6 cylindriske rørkjeler. I 1898 blev dette maskineri erstattet med en vertikal triple?ekspansionsmaskin paa 650 I. H. K. og 2 stkr. vandrørskjeler av Babcock?Wilcox?typen. Fart ca. 10,5 knop.

Bestykningen var oprindelig 5 stkr. 15 cm. og 1 stk. 12 cm. bakladekanoner, samt 2 smaakanoner, likesom den hadde et under? vands utskytningsapparat for torpedoer i baugen. I 1898 blev fartøiet imidlertid forandret til kadetskib — benævntes da korvet — og blev samtidig ombestykket. «Ellida» gjorde sit sidste over? sjøiske togt med kadettene vinteren 1903—04. I 1912 blev den saa forandret til moder? og verkstedsskib for torpedobaater og undervandsbaater.

De 2 kanonbaater av 1. kl. som byggedes i 90?aarene, nem?Seiltegning til dampkanonbaaten «Sleipner» (1877).

Korvetten «Ellida» paa kadettogt i Algier (1902).

lig «Viking» og «Frithjof», har adskillig større værd som krigs* skibe end de to forannævnte. De fik saaledes i likhet med «Æger» et hvælvet panserdæk fra for til agter, og celler for at beskytte vandlinjen. Et pansret kommandotaarn blev anordnet med pan* serrør til panserdækket, hvorigjennem styreledning og ordreover* føringsapparater føres beskyttet ned under dette.

«Viking» gik paa vandet i 1891. Fartøiet er 63,4 m. langt og deplacerer ca. 1200 ton. Det har 2 liggende triple*ekspansions* maskiner paa tilsammen 2 200 I. H. K. med 150 omdreininger pr. minut, og 4 cylindriske rørkjeler. Fart 15,4 knop. Besætningen er 143 mand. Den oprindelige bestykning var 2 stkr. 15 cm. bakladekanoner som stævnskyts, foruten en del smaakanoner paa siderne. I 1904 blev fartøiet delvis ombestykket, idet den ene 15 cm. kanon blev ombyttet med en 12 cm. h. k., likesom de mindre kanoner blev ombyttet med nye og bedre. De oprinde* lige 2 stkr. overvands torpedokanoner blev ogsaa tat iland, saa* ledes at man kun beholdt et undervands torpedorør i baugen.

«Frithjof», stabelavløpning 1895, er 68,2 m. lang, 10 m. bred og stikker ca. 4.2 m. dypt. Deplacementet er ca. 1435 ton. Den har to maskiner paa tilsammen 2 800 I. H. K., 6 cylindriske rør* kjeler, og gjør en fart av ca. 15 knop. Fartøiet har 164 mandsKanonbaat av 1. kl. «Frithjof» (1895).

FV. Ferskvand. VM, U.off.messe. G. Gang.

V. Vandtanker. R. Banjer. Dampslup. M. Maskinrum.

li. Hellegat Kb. Kabysse. I'. I ravalje. A. Ammunitionsrum.

PWN AV BROEN öfi HOVEOOAK

D. Dynamorum. OM. Officermesse. R. Brødrum.

besætning, og var armert med 2 stkr. 12 cm. h. k. og 10 stkr. smaa hurtigskytende kanoner, samt 1 undervandsrør for torpedoer i baugen og 2 stkr. torpedokanoner i bredsiden. Senere er be* stykningen øket med 2 stkr. 76 mm. h. k. kanoner, mens de to torpedokanoner er fjernet.

Baade «Viking» og «Frithjof» har foruten elektrisk indenbords* belysning ogsaa 2 stkr. lyskastere og radiotelegraf.

For tiden gjør «Frithjof» tjeneste som kadetskib.

I 1870—80*aarene begyndte som nævnt den selvbevægelige tor* pedo at gjøre sit indtog i marinerne. For at føre

disse farlige vaa* ben mot en fiende byggedes torpedobaater, hvis særkjende var låve, smale, lette skrog og stor fart. Man fandt at disse torpedo* bevæbnede baater var et udmerket skjærgaardsvaaben ved siden av de før nævnte kanonbaater.

Torpedobaaten «Rap» (1873).

D. Maskinrum. A. Varegods.

E. Beboelsesrum. R. Beboelsesrum

F. Varegods. C. Styrerum.

Vor første torpedobaat fik vi allerede i 1873, nemlig «Rap», byg* get av det engelske firma Tornycroft. Den var kun 18 m. lang, 10 ton deplacement, men gjorde til gjengjæld 15 knops fart, hvil* ket paa den tid var ganske uhørt for et saa litet fartøi. Dens maskineri er bemerkelsesværdig i flere henseender. Den er vor marines første kompoundmaskin, har den første overflatefortætter, og var den første som anvendte kunstig træk i kjelene. Maskinen indikerer ca. 100 hestekræfter ved 500 omdreininger. Kjelen er en lokomotivkjele med et damptryk av 8,4 kg. pr. cm.2 Paa hver side hadde baaten utskytningsrammer for Whiteheads torpedoer.

Torpedobaaten «Ulven» (1878) er noget større end «Rap». Den var imidlertid kun indrettet til at føre stangtorpedo.

Indtil 1895 hadde vi bygget 9 torpedobaater av 2. kl., (for* uten «Rap» og «Ulven») nemlig: «Od», «Springer», «Rask», «Pil», «Snar», «Orm», «Oter», «Varg» og «Raket». Disse torpedobaa* ter har et deplacement fra 42 til 65 ton, er mellem 29 og 34 m. lange og har en fart av ca. 19 knop. De fører 2 overvands ut*

Chefs* og redningsskibet «Heimdal» (1892). Wilse.

skytningsrør for torpedoer i baugen («Od» dog kun ett rør), og er desuten bestykket med 1 stk. 37 mm. revolverkanon. Besæt* ningens størrelse er 11 å 12 mand. De har endvidere elektrisk lys og lyskaster. Enkelte av disse baater har faat sin torpedo* armering noget forandret.

I 1892 byggedes «Heimdal» ved Akers mekaniske verksted i Kristiania. Dette fartøi er ikke noget krigsskib, men benyttes som redningsskib, opsynsskib og til lignende tjeneste. Det har et deplacement paa 670 ton og gjør 12 knops fart. Som bestyk* ning fører det 4 stkr. 65 mm. h. k. og 2 revolverkanoner. Endvidere har det i den senere tid faat elektrisk lys, radiotelegraf og lyskaster.

To patruljebaater blev bygget i Trondhjem i 1893. De er ganske smaa fartøier paa 25 ton og kun armert med 2 revolver* kanoner.

Norges krigsdygtige flaate bestod i 1895 av:

3 kanonbaater av 1. kl.,

8 kanonbaater av 2. kl.,

4 gamle monitorer, og

9 torpedobaater.

Vistnok figurerte i vore flaatelister et par fregatter, korvetter og en del kanonbaater, hvoriblandt de til dampkanonbaater av 3. kl. forandrede 18 kanonchalupper (se side 33), men disses værd som krigsskibe var da sunket ned til omtrent nul. Desværre var

Panserskibet «Tordenskjold» (1897). Fot. Wilse.

nok heller ikke værdien av flere av de øvrige fartøier særdeles stor. Utviklingen av landenes sjøkrigsmateriel gik hurtig frem, og vore fire monitorer var allerede i 1895 meget forældet. Det blev derfor en nødvendighet i de aar

som nu fulgte, at faa erstat* tet disse gamle krigsmaskiner med mere tidsmæssige, pansrede far* tøier, samt at tilveiebringe et antal av torpedofartøier som nogen* lunde kunde tilfredsstille de vigtigste krav.

I 1895 gik Stortinget, efter militærkomitéens majoritetsindstil* ling, med paa en bevilgning av 8 millioner kroner til anskaffelse av vore to første panserskibe. Grunden til denne forholdsvis store bevilgning var blandt andet den, at det mere og mere gik op for befolkningen at vort sjøforsvar behøvde en kraftig styr* kelse under den tids sterke politiske çivninger med vort naboland.

Fra 1895 til 1905 blev følgende antal fartøier færdigbygget: 4 pansrede kystforsvarspanserskibe, ' 1 torpedodivisionsbaat, 22 torpedobaater av 1. og 2. kl., 1 torpedobaat av 3. kl., 1 transportfartøi.

Av disse blev dog merkværdig nok kun 6 torpedobaater byg* get mellem 1900 og 1905.

Panserskibene «Harald Haarfagres, «Tordenskjold», «Norge» og «Eidsvold» er alle bygget av det bekjendte firma Armstrong i

Panserskibet «Harald Haarfagre» i Nylands dok

i Newcastle, England. De to førstnævnte gik paa vandet i 1897, de to sidstnævnte i 1899. Fartøiene, der er ca. 94 m. lange, 15 m. brede og stikker ca. 5,5 m. dypt, er paa ca. 4 000 ton deplacement.

Bestykningen bestaar av 2 stkr. 21 cm. h. k., som er anbragt i dreibare, pansrede taarne, et forut og et agterut; paa siderne er der 6 stkr. 12 cm. h. k. med skjold paa de to førstnævnte, 6 stkr. 15 cm. h. k. (hvorav 4 er anbragt i pansrede kasematter og 2 med skjold) paa de to sidstnævnte panserskibe, samt en del min* dre kanoner paa broer og rækker. Desuten har de et under? vands torpedoutskytningsrør paa hver side.

Fartøiene, der er meget gode sjøskibe, har et 50 mm. panser* dæk, som ut i borde skraaner ned til under vandlinjen, likesom det agterut og forut ogsaa er sænket noget. Selve vandlinjen er paa en stor del av længden beskyttet av en 178 mm. («Norge» og «Eidsvold» 152 mm.) panservæg, som er fæstet til skibssiden med svære bolter (se skissen). Mellem dette panserbelte og de skraa' sider av panserdækket er der anbragt kul. Et projektil som maatte træffe i vandlinjen, maa saaledes trænge gjennem baade panserbeltet, kullene og det skraatliggende panserdæk for at komme

Fot. Wilse.

ind til fartøiets vitale dele, saasom maskiner, kjeler, magasiner o.s.v. Paa forreste bro er anbragt et pansret kommandotaarn, hvor chefen og rormanden har sin plads i kamp. Herfra fører et pans* ret rør ret ned til under panserdækket, hvorigjennem alle tale* rør og andre medde* lelsesapparater er ført ned for der at for* dele sig til de for* skjellige steder i far* tøiet.

Panserskibene, der gjør ca. 17 knops fart, har to vertikale triple*ekspansionsma* skiner som tilsammen indikerer ca. 5 000 hestekræfter med 170 omdreininger pr. mi* nut. «Harald Haarfa*

gre» og «Tordenskjold», som er søsterskibe, har cylindriske rørkjeler og 1 stor skorsten, mens «Norge» og «Eidsvold» har 6 Yarrow vandrørskjeler og 2 skorstener. Maskinvegten paa de to sidstnævnte skibe er ca. 340 ton eller 66 kg. pr. I. H. K. Kulforbruket ved fuld fart er ca. 1 kg. pr. I. H. K. pr. time. Kulbeholdningen er ca. 550 ton.

Som alle moderne fartøier har panserskibene elektrisk lys, lyskastere og radiotelegraf. Besætningens størrelse er 250 til 270 mand.

Mens disse fartøiers hovedopgave er at danne et mobilt kanon* forsvar langs kysten, er torpedobaatenes opgave med torpedoer at ødelægge en fiende paa sjøen eller i skjærgaarden. Herunder vil panserskibene være til stor

nytte ved at understøtte deres operationer og dække dem naar nødvendig.

Vandlinjepanser paa et panserskib.52

NORGES SJØFORSVAR 1814-1914'

Torpedobaat av 2. kl. «Hvas» (1900). Fot. Wilse.

Navnene paa de mellem 1895 og 1905 færdigbyggede torpedo* baater er følgende:

1. Hai.

2. Hval.

3. Delfin.

4. Storm.

5. Brand.

6. Trods.

7. Laks.

8. Sild.

9. Sæl.

10. Skrei.

11. Lyn.

Efter 1905 er bygget følgende:

23. Grib.

24. Jo.

25. Lom.

De 10 førstnævnte benævnes «torpedobaater av 1. kl.», de øvrige «torpedobaater av 2. kl.». De 1. kl. torpedobaater adskil* ler sig i det væsentlige fra de øvrige kun i torpedoarmeringens anordning, idet de ikke har fast utskytningsrør for torpedoer i baugen, men to torpedokanoner paa dæk.

Torpedobaatene er 35 å 40 meter lange, 4 å 5 meter brede og har et dypgaaende paa ca. 2 meter. Deplacementet varierer mel*

12. Blink.

13. Glimt.

14. Djerv.

15. Dristig.

16. Kvik.

17. Hvas.

18. Kjæk.

19. Hauk.

20. Falk.

21. Ørn.

22. Ravn.

26. Skarv.

27. Teist.

28. Kjell.FARTØIER

53

Torpedodivisionsbaaten «Valkyrjen» (1896). Fot- Wilse.

lem 65 og 108 ton. Bestykningen bestaar av 2 eller 3 overvands torpedoutskytningsapparater, hvorav det ene, paa de 2. kl. torpedo* baater, som nævnt er et fast indbygget rør i baugen. De øvrige er dreibare torpedokanoner paa dæk, hvorfra man saaledes kan skyte torpedoene ut i forskjellige retninger, uavhængig av baatens kurs. Til at forsvare sig mot bevogtningsbaater o. lign. fører de én eller to smaakanoner som artilleri.

De har alle en triple*ekspansionsmaskin som gir dem en fart av fra 19 til 25 knop, og 2 vandrørskjeler. Den indikerte hestekraft varierer fra 650 paa de ældste til over 1800 paa den sidste baat «Kjell». Dens maskin har med fuld fart et omdreiningstal av 450. Alle baater benytter kunstig træk i kjelerummet, svarende til 50 å 80 mm. vandsøile. Som et eksempel paa hvor let disse maskiner er bygget, skal nævnes at maskinvegten kun er 26 kg. pr. indikert hestekraft, mens den f. eks. paa «Frithjof» er 116 kg. pr. I. H. K. Kulbehold* ningen er fra 12 til 16 ton.

De fleste av torpedobaatene har elektrisk belysning, likesom en flerhet av dem ogsaa har lyskaster og radiotelegraf. Besætnin* gens størrelse er 12 til 21 mand.

Torpedobaaten «Myg» danner en klasse for sig (3. kl. torpedo* baat). Den er kun 25 m. lang og fører 1 torpedokanon paa dæk, samt 1 stk. 37 mm. h. k. Farten er 17 knop.

Transportskibet «Farm» blev bygget i Stavanger 1900. Det er 41,3 m. langt og har et deplacement paa ca. 255 ton uten last; gjør 10 knops fart. Fartøiet benyttes til forskjellige forefaldende54

NORGES SJØFORSVAR 1814-1914

Jageren «Draug» (1908). Fot. Wilse.

ekspeditioner. Det har saaledes været to turer til Spitsbergen, be? nyttes til fiskeopsyn i Finmarken og i Nordsjøen, moderskib for undervandsbaater, vandbaat for eskadren under dennes øvelser langs kysten o. s. v.

Torpedodivisionsbaaten «Valkyrjen» gik paa vandet hos Schichau i Tyskland i 1896. Den er væsentlig bygget for penger indsamlet av norske kvinder i begyndelsen av 90?aarene. «Val? kyrjen»s opgave skulde være at jage bort eller ødelægge fremmede torpedobaater, altsaa virke som torpedobaatjager, paa samme tid som den selv kunde optræde som torpedobaat. Dens længde er 59,5 m. og deplacement 380 ton. Med 3 250 I. H. K. er farten 23 knop. Fartøiet fører 2 torpedokanoner paa dæk, samt 4 stkr. 76 mm. hurtigskytende kanoner. Besætningens størrelse er 60 mand.

Dette fartøi alene tilfredsstillet dog ikke vort behov for hur? tiggaaende torpedofartøier, der samtidig kunde holde fiendtlige jagere borte fra vore farvand.

I det øiemed byggedes i aarene 1908 til 1913 tre jagere, nemlig «Draug», «Troll» og «Garm». Disse fartøier som alle er bygget ved marinens hovedverft, er ca. 69 m. lange, 7,3 m. brede og har et dypgaaende paa ca. 2,9 m. med ca. 500 ton deplacement. I for? hold til deres størrelse er de meget kraftig bestykket, nemlig medFARTØIER 55

Forut.

Agterut.

Snit gjennem en undervandsbaat.56

NORGES SJØFORSVAR 1814-1914

Skitse av panserskibet

6 stkr. 76 mm. h. k. og 3 stkr. torpedokanoner for utskytning av Whiteheads torpedoer.

«Draug» og «Troll» har 2 vertikale 4?cylindrede triple?ekspan? sionsmaskiner, som ved 340 omdreininger pr. minut utvikler» 8000 I. H. K., hvorved opnaaes ca. 27 knops fart. «Garm» har 2 stkr. Germania dampturbiner som ved et omdreiningstal paa 720 pr. minut utvikler 8 000 effektive hestekræfter. Ved yderligere for? cering kan turbinerne drives op til 9 000 effektive hestekræfter. Alle disse tre fartøier har 4 vandrørskjeler. Kulbeholdningen er 105 ton. Besætningens størrelse er 71 mand.

Et andet farlig vaaben, som i de sidste ti aar har utviklet sigFARTØIER 57

• i

«Bjørgvin» («Nidaros») (1914).

til at bli fuldt brukbart, er undervandsbaater. Helt neddykket under vand kan de nærme sig fienden og skyte sine torpedoer mot ham.

«Kobben», eller som baaten nu benævnes «A 1», blev bygget ved Germaniaverftet i Kiel 1909. Baaten er ca. 39 m. lang, 3,9 m. bred og stikker 3 m. dypt i «let stilling», d. v. s. naar den gaar som et almindelig fartøi paa overflaten. Skal den dykke, maa den lukke alle luker og ventiler vandtæt, derefter fyldes ca. 50 ton sjøvand i dertil bestemte rum, indtil baaten er næsten synkefærdig. Naar nu maskinene sættes igang, kan baaten meget let styres op og ned i vandet ved hjælp av horisontale ror eller58

finner, idet dens opdrift nær sagt er lik nul. «A 1» har to skrog — et indre trykfast cirkelrundt skrog av ca. 12 mm. tykke piater, og et ytre tyndt skrog, som foruten at gi baaten skibsfaçon ogsaa bidrar til at gi den den nødvendige opdrift, naar den gaar i «let stilling», idet de nævnte 50 ton sjøvand væsentlig fyldes i rummet mellem ytre og indre skrog. Ved hjælp av trykluft kan vand* tankene lenses paa 6 å 8 minutter.

Til at drive baaten frem i «let stilling» benyttes 2 vertikale, ven* tilløse, 6*cylindrede, totakts petroleumsmotorer, som tilsammen utvikler 440 effektive hestekræfter med 550 omdreininger pr. minut. Under gang neddykket benyttes som fremdrivningsmid* del 2 elektromotorer paa tilsammen 240 hestekræfter. De faar sin strøm fra et akkumulatorbatteri anbragt i baatens bund. Baatens fart over vand er 12 knop, neddykket 8 knop. Dens bestykning bestaar av 2 torpedoutskytningsrør i baugen og 1 agterut. Ved hjælp av et ca. 4 meter langt kikkertrør (det saakaldte periskop) kan man se at navigere fartøiet, naar det gaar neddykket. Des* uten er baaten forsynt med elektrisk lys, radiotelegraf, gyroskop* kompas, undervandssignalklokke o. s. v.

«A 1» har under øvelserne vist sig at være et udmerket godt forsvarsvaaben i vore farvand. Allerede i 1912 gik man derfor igang med at anskaffe 4 nye undervandsbaater hos samme firma, nemlig «A 2» til «A 5». Disse baater er noget større end «A 1», men er forøvrig i det væsentlige lik denne. De har to vertikale dieselmotorer paa tilsammen 700 effektive hestekræfter, hvorved faaes en overvandsfart av henimot 15 knop.

Med undervandsbaatenes indførelse ansaaes det nødvendig at anskaffe et løftefartøi, som i tilfælde kunde bjerge en sunken baat. I det øiemed anskaffedes i 1910 fra Fredrikstad mekaniske verk* sted marinens flytekran, som foruten at kunne løfte en under* vandsbaat fra 50 meters dybde ogsaa kan benyttes til andre fore* kommende arbeider. Dens prøvebelastning var 260 ton. Flyte* kranen er tillike forsynet med fremdrivningsmaskiner, som gir den en fart av vel 8 knop.

Som tidligere nævnt er korvetten «Ellida» nu omdannet til moder* og verkstedskib for undervandsbaater. Disse baater egner sig nemlig ikke for beboelse i længere tid, hvorfor besætningen utenfor øvelsestiden bør opholde sig paa et moderskib, hvor ogsaa samtidig det nødvendige til baatenes utrustning og betje* ning vil forefindes, f. eks. torpedoer, proviant, dynamo til oplad*FARTØIER

ning av de elektriske akkumulatorer, endel redningsappara* ter etc. etc.

Da aaret 1912 oprandt, var det allerede 13 aar siden vort sjø* forsvars sidste pansrede fartøi, nemlig «Eidsvold»,

gik paa vandet (i 1899). I fuld forstaaelse av at slike fartøier ogsaa maatte ind* gaa som et nødvendig led i vort sjøforsvar, var det derfor med sorg man saa at vore 4 pansrede fartøier aar for aar sank i krigs* værdi, uten at de blev erstattet av andre, mere moderne kystfor* svarspanserskibe. I flere aar forelaa de sterkeste anbefalinger fra de sjømilitære autoriteter om at gaa til nyanskaffelse; men den bevilgende myndighed hadde sine store betenkeligheter. Da kravet imidlertid reiste sig som en folkevilje, gav Stortinget efter, og i 1912 bevilget det de nødvendige midler til at anskaffe 2 nye kystforsvarspanserskibe. Disse blev derpaa bestilt hos de tidligere panserskibes byggefirma, Armstrong i Newcastle, og skal være færdig i slutningen av 1914. Det ene har faat navnet «Bjørgvin», det andet «Nidaros». Disse fartøier vil bli ca. 94 m. lange, 16,8 m. brede og faa et dypgaaende paa ca. 5,4 meter, med ca. 4900 ton deplacement. De vil bli adskillig bedre beskyttet end de tidligere panserskibe, likesom artilleriet er gjort sterkere. Til gjengjæld har man dog været nødt til at gaa noget ned med farten. Bestyknin* gen skal bestaa av 2 stkr. 24 cm. kanoner anbragt i tykke pans* rede dreietaarne, et forut og et agter. Endvidere av 4 stkr. 15 cm. h. k., ogsaa anbragt i pansrede dreietaarne, samt 6 stkr. 10 cm. kanoner. Som torpedoarmering skal de føre 2 stkr. under* vandsutskytningsapparater i bredsiden. Som vandlinjebeskyttelse faar de et 175 mm. tykt panserbelte, som (med nogen reduktion i tykkelsen) rækker næsten helt ut mot skibets ender. Paa den midtre av fartøiets længde fra beltepansret og op til øverste dæk vil ogsaa skibssiden bli beskyttet med 100 mm. tykt panser. Fra de store barbetter løper pansrede tverskot ut mot sidepansret, saaledes at der mellem disse dannes et pansret citadel. Det pans* rede kommandotaarn blir 200 mm. tykt. Der vil bli to panser* dæk i citadellet, hvert 25 mm. tykt. Det undre panserdæk vil dog bli 50 mm. tykt paa skraaningen nedad ut imot borde. Forenfor og agtenfor citadellet er der kun ett panserdæk, men av den dobbelte tykkelse.

Fartøiene vil faa 2 vertikale triple*ekspansionsmaskiner paa ca. 4 500 I. H. K., samt 4 vandrørskjeler. Farten antages at bli vel 15 knop.60

Sjøkrigsmateriellet kræver mange penger. Men der er ingen vei utenom. Vi nordmænd som bor i vort eget frie, selvstændige land, maa i likhet med andre nationer efter vor økonomiske evne være med paa at bære de byrder som forsvaret kræver, saalænge vi vil at nordmænd ogsaa i kommende aarhundreder skal raade i Norge.ARTILLERI

Omkring midten av det 18. aarhundrede lagdes grundvolden for en paa videnskap og rationelle forsøk bygget utvikling av artilleriet. Flere av tidens store videnskapsmænd og andre be* skjæftiget sig med ballistiske problemer og der oprettedes militære akademier hvori studiet av artillerividenskapene fremmedes. De idelige krige gjorde det imidlertid vanskelig at indføre større for* andringer i det praktiske artilleri, saaledes at det først er med den i 1814 indtrædende længere sammenhængende fredsperiode, at den egentlige utvikling av artillerimateriellet begynder, en utvik* ling som senere har vokset i stigende potens. Artilleriets utvik* ling har vistnok i det store og hele tat været basert paa viden* skapens og industriens vekst, men det kan ogsaa visselig sies at videnskap og industri er fremmet av de krav som artilleriet i sin mægtige utvikling har stillet.

DET GLATLØPEDE SKYTS

Omkring 1814 bestod skibsskytset av kanoner, karonader, fal* konetter, haubitser samt morterer. Alt skyts var glatløpet for anvendelse av rundkule, og ladningen indførtes fra mundingen. Skytset benævntes efter vegten (i pund) av den massive jernkule som anvendtes. Løpets diameter — kaliberet — bestemtes av kulens diameter med et litet tillæg for at kulen kunde passere uhindret.62

Kanonene hadde 18—10 kaliber lange løp og vel et kaliber tykt gods bakerst for benyttelse av store krudtladninger — Vs av kulens vegt — saa de kunde anvendes paa de største avstande. Med 3 ° elevation rak en 24?punding 18 kaliber lang kanon ca. 1 300 m.

Kavonadene 1 hadde ca. 8 kaliber lange løp og tyndt gods, saa de kun kunde bruke smaa krudtladninger. De kunde derfor blot anvendes paa kort avstand, men var da likesaa virkningsfulde som en kanon av tilsvarende

kaliber.

Falkonettene var nærmest smaa 1—3?pundige kanoner. Hau* bitsene var 3—12?pundige med korte løp og tyndt gods. Begge bruktes paa korte avstande mot baater og personel.

Morterene anvendtes kun i egne dertil byggede mindre far? tøier til bombardement av sjøfæstninger og havner. Løpets længde var ikke større end at det rummet en liten krudtladning og en

stor kule (bombe), som kastedes i en høi og krum bane mot maalet. De hadde liten anvendelse hos os og skal derfor ikke videre omtales.

Tidligere var skytset mest gjort av metal, fordi dette var sterkt og lettere at støpe homogent end jern. Kanonene kunde derfor gjøres mere tyndvæggede av metal. Imidlertid var det ønskelig at ha skibskanonen tung, for at faa mindre voldsom rekyl (tilbake? løp ved skuddet), og da blev metalkanonen forholdsvis kostbar. Med forbedrede støpemetoder for jern blev derfor skibskanonene nu helst gjort av støpejern. De blev støpt massive direkte fra masovn og derpaa utboret (fig. 1).

Kanonene var med sine tapper anbragt i en rappert paa 4 hjul (fig. 2). Rekylen stansedes ved et svært taug, «brogen», hvis bugt laa over kanonens bakre ende, «druen», i en bøile, og hvis ender var fæstet til skibssiden ved kanonporten. Naar rapperten var helt inde, stod kanonmundingen litt indenfor kanonporten, saa ladningen kunde indføres. Derpaa blev rapperten halt ut til

Fra byen Canon i Skotland, hvor de først blev fremstillet omkr. 1775.

Fig. 1.

skibssiden med en talje paa hver side og støttet av en talje bak* til. Sideretning gaves ved at bakse rappertens bakre ende tilsiden med træspaker. Kanonen, som hadde bakvegt, hvilte med sin bakre ende mot en trækile paa en bund i rapperten; ved at trække kilen længere ut erholdt kanonen elevation. Den for* nødne elevation indstilledes til en begyndelse med et vaterpas med bueinddeling, det borttoges under skytningen, og sigtningen fore* toges da langsefter kanonen. Senere støptes der ovenpaa kano* nens forstykke en tap hvis overkant var i høide med kanonens høieste parti baktil. Paa tappen var der 3 avsatser, og ved at holde en eller flere av disse over et skaar i bakstykket erholdtes

Fig. 2.

indtil V/20 elevation. For større elevationer sigtedes høiere op paa maalet. Til at betjene en 24*pundig kanon trængtes en be* sætning paa 14 mand.

Karoriadene hadde paa grund av sin lille ladning en mindre voldsom rekyl. De var anbragt i en slædeaffutage, 3: rapperten gled ind og ut paa en slæde som var fæstet til en bolt i kanon* porten og hadde hjul i den bakre ende, saa den let kunde dreies til siden. Karonaden hadde dels tapper likesom kanonen, dels et beslag i underkant med et hul for en bolt fæstet til rappertens sider. For elevationen anvendtes tildels en skrue gjennem et gjænget bos i druen (fig. 3). Paa grund av sin lethet, det korte løp og den letvinte affutage krævet dette skyts en mindre besætning, de ladedes og indrettedes hurtig og opfyldte derfor,

naar avstanden tillot det, den væsentligste fordring til artilleriet, nemlig i en given tid at tildele fienden flere skud end de man selv erholdt. Karonadene spillet derfor en stor rolle ved begyn* delsen av aarhundredet, da taktikken gik ut paa at komme fienden paa klos hold.

Falkonetter og haubitser var som oftest med sine tapper fæstet til et gaffelformet beslag som med en tap dreiedes i en hylse paa rækken av fartøiet (fig. 4).

Ammunitionen bestod av massive jernkuler. Paa kort avstand anvendtes gjerne to kuler samtidig, da ladningen

reducertes litt.

Undertiden gjordes kulen glødende for at sætte maalet i brand; der anvendtes da en fugtet forladning mellem krudtladningen og kulen. Paa kortere avstand anvend* tes ogsaa saakaldte «knipler», to kuleformede jernstykker forenet ved en kort stang. De var særlig virkningsfulde mot riggen. Paa de korteste avstande anvendtes «skraa», en samling av smaa jernkuler av 1—3 punds vegt i en pose av seilduk omlisset med taug

Fig. 4.

Fig. 3.KANONSKONNERTENE «AXEL TL

iN» OG «SKJØN VALBORG» (1811)ARTILLERI

65

og fæstet til en træbund. I falkonetter og haubitser anvendtes kartæsker, en samling av smaa blykuler i et hylster av træ eller jernblik. Ved skudløsningen gik sækken eller hylsteret istykker, og kulerne spredtes utenfor skytsets munding til 1 å 200 m. av? stand. Ladningen bestod av grovt sortkrudt. Den var ifyldt en beholder av stivt papir, kardus. Papiret blev dog snart erstattet av vadmel eller uldtøi, som brændte bedre op. For at fjerne og slukke brændende kardusrester, maatte løpet rengjøres («viskes») omhyggelig efter hvert skud. Foran kulen bruktes en forladning av en taugring eller et taugnøste.

Avfyringen iverksattes ved at fænghullet fyldtes med fint krudt, hvorav endel ogsaa blev heldt i en fordypning over fænghullet, dette tændtes med en lunte.

Saaledes var i sine hovedtræk det skyts indrettet som anvend? tes ved begyndelsen av forrige aarhundrede. Under krigens tid 1807—14 var der i Norge forfærdiget en hel del kanoner. Teg? ninger var utfærdiget ved tøihuset i Fredriksværn, kanonene og kulerne blev støpt ved Moss, Fritsø og Frolands jernverker, affu? tagerne blev forarbeidet av eketømmer ved verftene, og krudt blev fabrikert ved Kongsberg krudtmølle. Man var saaledes helt selv? hjulpne, og det tok ikke lang tid at fremstille materiellet.

Det vigtigste skyts utgjorde armeringen til skjærgaardsfartøiene. Disse og deres skyts var eiendommelig for de nordiske riker.

5 — Norges sjøforsvar.

Fig. 5.66

NORGES SJØFORSVAR 1814-1914

Kanonchaluppene var armert med de hos os da største kanoner nemlig 24*pundige 18 kaliber lange kanoner, én i hver stævn; kanonjollerne hadde en saadan kanon ved agterstævnen, desuten hadde begge slags fartøier 2—4 falkonetter eller haubitser paa rækken. Kanonene var anbragt i en fast slædeaffutage (fig. 5), saaledes at sideretningen utførtes ved at svinge fartøiet. Slæden var fæstet til en bolt ved stævnen og hvilte baktil paa en løs tverbjelke, saa den hadde en heldning av 5 Rapperten hadde ingen ruller, men gled paa saaler opefter slæden. Ved denne an* ordning blev rekylen forholdsvis kort, hertil bidrog ogsaa at selve fartøiet førtes tilbake gjennem vandet paa grund av rekylen. Betjeningen kunde derfor utføres forholdsvis hurtig. Kanonens

høide over vandflaten var kun omkring 1 meter. Dette fremmet i høi grad anvendelsen av datidens mest yndede skytemetode med kanonen horisontal saa kulen flyndret bortover vandflaten (rikochet* terte). Derved opnaaddes en længere distanse end ved den ellers brukte største elevation, og banen var under gunstige omstændig* heter saa lav (raserende) og ret at der var stor sandsynlighet for at træffe skroget paa et større skib. Dette var grunden til at disse kraftig bevæbnede fartøier var saa fortrinlig skikket til at gaa angrepsvis tilverks mot selv de største skibe, naar disse befandt sig i stille utenfor kysten eller i skjærgaarden, hvor de ikke hadde manøvrefrihet. Selv var skjærgaardsfartøiene paa grund av sin ringe størrelse vanskelige at træffe baade ved direkte beskytning

Fig. 6.ARTILLERI

og ved rikochetter. Under forflytning over aapne strækninger i sjøgang borttoges bjelken under slædens bakre ende, og denne firedes ned i bunden av fartøiet, rapperten med kanonen førtes tilbake paa slæden ned i fartøiets bund og dækkedes med løse luker, saa fartøiet blev mere sjødygtig.

De i krigsaarene forfærdigede kanoner var ret mangelfulde, flere kanonsprængninger indtraf under bruken, saa besætningene oftest var mere ræd for sine egne kanoner end for fiendens kuler. Dette var forøvrig ikke noget særskilt for Norge. Fra England berettes om lignende ulykker, med tilføielse av at «hvis ikke krudtleverandørene hadde fusket mere end kanonleverandørene, vilde tilstanden blit betænkelig».

Da man i 1815 skulde ha nye kanoner til briggen «Fredriks* værn», blev disse, 16 stkr. 24*pundere, anskaffet i Sverige. De norske jernverker, Moss og Larvik (Fritsø), erklærte sig ute av stand til at fabrikere disse kanoner, mens enkelte svenske jern* verker da hadde gjort saadan fabrikation til en specialitet og var leverandører til en hel del forskjellige lander.

Rappertene blev forarbeidet ved Fredriksværns verft. Ved disse blev der indført den forbedring at bakhjulene helt sløifedes og forhjulene blev erstattet av smaa ruller (fig. 6). Derved fik kanonen en støere stilling under sigtningen, og rekylen blev kor* tere og mindre voldsom, men betjeningen blev langsommere, da det blev tungere at hale kanonen ut efter endt rekyl.

I 1826 blev størsteparten av de i krigsaarene støpte kanoner kassert for efterhvert at erstattes med nye av bedre kvalitet og

Fig. 7.68

konstruktion. Konstruktionen blev utført av inspektionsofficeren ved marinens artilleri, hvilken stilling oprettedes i 1827. Kano* nene støptes ved de svenske fabrikker Finspong, Stafsjö eller Aker. Det var nu ikke længer tale om at anskaffe karonader. Disse hadde vist sig meget uheldige i engelskmændenes kampe med amerikanerne i 1812, da de sidstnævnte med sine hurtigseilende fartøier bestykket med lange kanoner oftere beseiret engelsk* mændene paa lang avstand.

Til fregatten «Freia» blev der i 1828 anskaffet nye 24*pundere 15Vä kaliber lange og 18*pundere 10 kaliber lange kanoner, og umiddelbart derefter blev der anskaffet nye 24*pundere 19 kaliber lange kanoner til skjærgaardsfartøiene. Ved de nye kanoner blev spillerummet for kulen indskrænket saaledes at kanonene blev mere sikkertskytende. Kanonene forsyntes med ordentlige sigter, nemlig et indskrudd korn («c/op») paa forstykket og en opsats som stod ned i et hul i bakstykket. Opsatsen bestod av en stang av metal eller jern inddelt i grader og underavdelinger og som hævedes op til den til avstanden svarende høide, og fastholdtes i denne stilling ved en skrue. Elevationen var bestemt ved om* hyggelig utført indskytning av kanonene. Samtidig forbedredes affutagekonstruktionen betydelig.

Til fregatkanonene forarbeidedes saakaldte dunkraftrapperter (fig. 7), hvor forhjulene var erstattet av en valse, som normalt stod litt fri av dækket, saa rekylen blev fuldstændig slæpende. Baktil hadde rapperten en saakaldt dunkraft, en rul i et vegtstangs* beslag som ved en utveksling førtes ned mot dækket, saa rapper* ten hvilte paa rullen; samtidig vippedes forkanten av rapperten ned, saa valsen blev bærende. Derved kunde rapperten let kjøres ut efter endt rekyl og ladning. Dette var en stor forbedring for en hurtigere skytning. Dette system med forskjellige variationer varte derfor i hele den følgende periode for det glatløpede skyts og en god stund ind i perioden for de første riflede kanoner.

Samtidig indførtes væsentlige forbedringer i kanonenes av* fyring. Allerede tidlig blev fængkrudtet samlet i et litet rør av træ eller fjær med en kop i den øvre ende, hvori var stoppet en deig av eltet melkrudt. Røret sattes ned i fænghullet. Antæn* delsen skedde fremdeles med lunten eller ogsaa med en flintlaas som paa datidens geværer. I midten av tyveaarene forbedredes arrangementet betydelig ved indførelsen av en knaldsats i den øvre ende av

røret, og som blev antændt ved en sindrig konstruert

slaglaas som fæstedes paa kanonen. Senere blev disse knald? fængrør igjen erstattet med friktionsfængrør, som i den øvre ende hadde en opraspet metaltraad, ved hvis utrykning en friktionssats antændtes. Disse sidste holdt sig uforandret i hele forladeskyt? sets tid.

Med alle disse forbedringer var der efter datidens forhold gjort meget store fremskridt paa artilleriets omraade. Der var opnaadd større præcision og tildels større skudvidder, absolut sikkerhet i avfyringen og en hurtigere og lettere betjening av skytset. Alle disse forbedringer var gjenstand for nøie overveielse og mange indgaaende forsøk og prøver. Selve kanonene blev omhygge? lig kontrollert og prøveskutt av marinens officerer ved jern? verkene. Efter mottagelsen utførtes i Fredriksværn vidtløftige ind? skytninger paa forskjellige distanser med de forskjellige kanon? typer for opsætning av skytetabel. I forbindelse med skytetabel? lene opsattes træfsandsynlighetstabeller. En 24?pundig kanon hadde 100 %> træfsandsynlighet mot en fregat paa ca. 400 m. av? stand, paa ca. 1100 m. var sandsynligheten kun 30 %! Kulen slog igjennem 1 meter tykt eketømmer paa ca. 600 m. avstand. Man hadde ikke dengang hos os midler til at bestemme kulens utgangs? hastighet; denne blev beregnet av indskytningsresultatene. Pro? fessor Hansteen, som ogsaa var lærer i mekanik ved den Militære høiskole, lot utføre en række skyteforsøk og opsatte formler for kulebanen (ytre ballistik). Han beregnet ogsaa krudtgassens tryk i kanonen, som man heller ikke da hadde midler til at bestemme ved maaling, og han utførte forskjellige forsøk og beregninger over kulens bevægelse i kanonløpet (indre ballistik).

Det vigtigste fremskridt paa sjøartilleriets omraade i dette tids? rum var imidlertid indførelsen av bomber. Saadanne var tidligere anvendt i fæstningskanoner og i morterer (bombarderfartøier), men de ansaaes altfor farlige at anvende ombord i fartøier. De blev bragt i forslag i Frankrike \ og stort anlagte skyteforsøk i Brest i 1824 viste deres ødelæggende virkning og vakte en uhyre opsigt i alle land. Hos os blev forsøk dermed utført i 1831 i 24?pun? dige kanoner, hvorefter de blev definitivt antat som endel av ammunitionsforsyningen ved siden av massive kuler. De benævntes stykgranater. Disse var hule jernkuler som indeholdt 0,5 kg. krudt; de antændtes ved et brandrør av metal som var iskrudd

1 Oberst Paixhans 1822.

Fig. 8.

granaten (fig. 8). I røret var der en kanal som var fyldt med en jevnt brændende sats, og i den øvre ende med en med krudtdeig præparert traad som ståk ut gjennem et hul i røret. Traaden an* tændtes av krudtgassen i kanonen, og dermed brændte røret under granatens flugt. Forinden ladningen fandt sted, blev røret avsaget til den for flugttiden (avstanden) passende længde og derpaa iskrudd granaten. Da man dengang ikke hadde nogen paalidelig avstandsmaaler (der benyttedes mest gisning, men ogsaa vinkelmaaling med sekstant med maalets mast, hvis høide man omtrentlig kjendte, som basis), saa var det altid usikkert om granaten antændtes og eksploderte netop naar den traf eller var trængt ind i maalet. Det var derfor i alle land enhver artillerists ærgjerrighet at konstruere en sikker avstandsmaaler, eller endnu bedre et brandrør som var slik indrettet at det automatisk tændte granaten naar denne traf maalet. Dette sidste lykkedes for den norske marines daværende tøimester capitaine Michael Fredrichsen. Indretningen av hans rør har været bevaret som en hemmelighet utenfor nogen faa indviedes kreds indtil 1912 \ omend røret tapte sin betydning ved rifleskyt* sets indførelse. Dette rør hadde i sin nedre del en krudtsats for at gi en kraftig antændelse av sprængladningen i bomben, i den øvre del var der en knaldsats be* staaende av saakaldt knaldsølv, som var indesluttet i glasrør som var godt beskyttet under haandtering og skudløsning. Rø* rets øvre del ståk utenfor grana* ten og var beskyttet av en jern* brikke som faldt av naar grana* ten forlot kanonen. 4 saadanne rør anbragtes i en granat, der som sedvanlig var fæstet i en skiveformet træklods som vendte mot krudtladningen i kanonen (fig. 9). Naar granaten traf maalet, brækkedes et eller flere brandrør (de kaldtes derfor almindeligvis brækrør), knaldsatsen tændtes og granaten eksploderte.

1 Beskrevet med Forsvarsdepartementets samtykke i Norsk Artilleritidsskrift.

Fig. 9.ARTILLERI

Indførelsen av granaten bevirket en stigning i kanonenes kali* ber, da selv en 24*pundig granats virkning var forholdsvis liten. Der indførtes særskilte kanoner for disse granater, de saakaldte bombekanoner. Disse benævntes fremdeles efter vegten av den massive jernkule som svarte til kaliberet, men saadanne massive kuler anvendtes ikke i disse kanoner. Granaten til en 60*pundig bombekanon veiet saaledes 413A pund, hvorav sprængladning ut* gjorde 2Vs pund (1,25 kg.), og kanonløpets diameter var 6V2 tomme (16,9 cm.). Væsentlig av hensyn til skjærgaardsfartøiene gik man hos os ikke høiere end til den 60*pundige kanon 13 kaliber lang, som veiet 6 100 pund eller omtrent det samme som disse fartøiers 24*punder L/19. En saadan kanon blev konstruert og prøvet i 1835, hvorefter der i slutten av 30*aarene og fremover blev anskaffet en hel mængde av disse kanoner. Kanonchalup* pene, som da utgjorde vort væsentligste materiel, blev saaledes atter ombestykket, og de større seilskibe erholdt til en begyndelse kun et par saadanne kanoner ved siden av kulekanonene. Dette forhold forandredes efterhvert, eftersom man blev mere fortrolig med granatene og eftersom bevistheten om disses store overlegen* het blev fastslaat. Mens korvetten «Nordstjernen» saaledes i 1841 erholdt 2 stkr. 60*pundige bombekanoner L/13 og 18 stykker 24* pundige kulekanoner L/13, erholdt korvetten «Nidaros» i 1851 8 stkr. 60*pundige bombekanoner og fregatten «Desideria» s. a. 24 stkr. saadanne kanoner ved siden av 16 stkr. 30*pundige kule* kanoner.

Av hensyn til kanonens styrke og det tunge projektil anvend* tes der ikke større ladning i bombekanonene end i den 24*pun* dige kanon, 4 kg. krudt. Som følge herav blev initialhastigheten mindre og rækkevidden mindre; med den størst anvendelige ele* vation, 3 var disse respektive 1 320 og 1 070 m.

Bombekanonene anbragtes saavel i skjærgaardsfartøiene som i de større skibe i slædeaffutager. Ved de sidstnævnte var slæden ikke længere end rapperten, saaledes at dennes bakre rul under tilbordesætningen vandret paa dækket. Disse korte slæder var forsynt med hjul baktil, saa de lettere kunde svinges om pivoten i kanonporten (fig. 10).

Det var først i 50*aarene at man fik krigserfaring for hvad granatene dudde til; men da var ogsaa resultatet overvældende. I 1853 ved Sinope blev en tyrkisk eskadre paa 7 fregatter og 2 korvetter bestykket med kulekanoner ødelagt av en russisk eskadre72

paa 4 linjeskibe (tredækkere) og 2 fregatter tildels bestykket med 68*pundige bombekanoner. Kampen vakte en uhyre opsigt i sam* tidens fagkredser, og resultatet tilskreves udelukkende granatenes frygtelige virkning. Denne opfatning blev yderligere bekræftet aaret efter under Krimkrigen ved den engelsk-franske flaates bom* bardement av Sebastopol. Skibene anvendte ca. 1 200 kanoner mot fortenes 152, og maatte efter 5 timers resultatløs kamp trække sig tilbake med 525 dræpte og saarede og med flere skibe ibrand.

For at verge sig mot en saadan frygtelig ødelæggelse møtte franskmændene det følgende aar — 1855 — paa krigsskuepladsen med blandt andet 3 skibe, eller rettere flytende batterier, hvis sider var dækket med 10 cm. tykke jernplater, de første panser*

skibe. Ved det da stedfundne bombardement av Kinburn viste det sig at saavel granater som kuler prellet av mot de pansrede skibssider.

Dermed var de glatløpede kanoners æra tilende og den altid siden herskende kamp mellem kanon og panser indledet. De glat* løpede kanoner holdt sig vistnok endnu en tid og anvendtes i stor utstrækning under borgerkrigen i Amerika, men derunder be* kræftedes kun erfaringene fra 1853 og 1855. Av rent dramatisk virkning var da slaget paa Hampton Roads i 1862, da Sydstate* nes flytende panserbatteri «Merrimac» den 8. mars med sine gra* nater ødela Nordstatenes to fregatter «Congress» og «Cumber* land» for selv dagen efter at

maatte vike for Nordstatenes nye panserskib «Monitor». Den første kamp bevirket panik i Nord* statenes leir, med den anden var tilliden gjenvundet.

Omendskjønt pladsen ikke tillater at gaa nærmere ind paa haandvaabnenes utvikling i marinen, skal det dog nævnes at man

Fig. 10.Norges sjøforsvar.

KANO

a. Officersaker.

b. Sand og brænde.

c. Gryn, svisker og salt.

d. Brændevin.

e. Brændevin, eddik og øl.

f. Officerskøierum.

g. Kokketøi.

h. Smør og øt.

i. Artillerisinventarium. k. Kartæsker.

1. Mandskapets tøi.

m. Vand.A.LUP

n.

[jøt og flesk.)1 og erter. Irød.

^.rtillerigods.

H. Aschehoug & Co-

s. Baatsmandsgods og sukker,

t. Ankerkjetting, bøierep.

u. Skrivematerialer.

v. Underofficersrum.

x. Sukker.ARTILLERI

i tiden efter 1814 foruten datidens glatløpede geværer og pistoler med flintlaas ogsaa anvendte saakaldte muskedundere. Disse lignet geværet, men hadde et kort tykt løp av metal med ca. 25 mm. kaliber. Som ladning anvendtes en samling mindre kuler eller blystykker som en liten kartæske. I 40?aarene blev de avløst av saakaldte espingoler (fig. 11). Disse bestod av tre geværløp som med paralelle akser var anbragt i en trekant og holdt sam? men med en skive foran og en bak; i den bakerste var fæstet et pistolhaandtak for vaabenets styring, idet det paa midten var for? synt med tapper for et gaffelbeslag. Paa den øverste pipe var sigtet anbragt. Piperne ladedes med flere krudtladninger og kuler avvekslende til ca. 20 cm. fra mundingen, hvor der var anbragt et fænghul i hver pipe over den ytterste krudtladning. Denne tænd? tes ved et friktionsfængrør, og den forreste kule blev skutt ut.

Fig. 11.

Kulerne var av bly og cylindriske ; i midten hadde de en kanal fyldt med en sats som brændte 17* sekund og da

tændte den bakenfor liggende ladning, som skjøt kulen ut o. s. v. Dette var saaledes en forløper for de senere tiders mitraljøser.

DET RIFLEDE SKYTS

Erfaringene fra Krimkrigen viste at rundkulerne fra de glat? løpede kanoner ikke formaadde at gjennemtrænge panseret, hvor? til kom disse kanoners korte rækkevidde og ringe træfsikkerhet. Disse mangler kunde avhjælpes ved indførelsen av riflet skyts.

Fordelene hermed var da vel kjendt. Allerede i 1742 hadde engelskmanden Robins1 gjort rede herfor. Under revolutions? 1 Det teoretiske artilleri's «far». Opfinderen av det ballistiske pendel.74

krigene hadde franskmændene forsøkt riflede geværer, og saadanne blev indført i forskjellige land i slutten av 1820*aarene, i den norske marine i 1844 l. Med disse geværer opnaaddes en langt sikrere skytning end med de glatløpede og en meget større række* vidde, endog større end kanonenes, hvilket i og for sig gjorde en forbedring av disse nødvendig. I 1846 fremstillet en svensk og en italiensk (sardiniansk) officer uavhængig av hinanden riflede bak* ladekanoner, som blev prøvet i England og hvormed opnaaddes en indtil da ukjendt rækkevidde og præcision.

I det riflede skyts anvendes et avlangt projektil, som ved riflene bibringes en hastig omdreining om sin længdeakse, saa* ledes at denne derved beholder paa det nærmeste den retning hvori projektilet utskytes. Projektilet kan derved gjøres betydelig tungere end den til løpet svarende rundkule, hvorved hastighets* tapet paa grund av luftmotstanden forringes. Hastighetstapet for* ringes end yderligere ved at projektilets spids gives en for mot* standens overvindelse heldigere form end kuleformen. Jo spid* sere form des mindre motstand, men spidsen maa paa den anden side ikke gjøres saa tynd at den blir brukket av ved anslag mot panser. Projektilet fik saaledes den saakaldte cylindro*ogivale form.

Vanskeligheten bestod i at fremstille en kanon som kunde gi projektilet den fornødne omdreiningshastighet. Den derved be* virkede motstand mot projektilets bevægelse i kanonløpet og det tungere projektil øket gastrykket og paakjendte kanonen mere end rundkulerne. Man forsøkte vistnok at rifle op de gamle støpe* jernskanoner, men uten noget tilfredsstillende resultat.

I 1854 fremstillet den senere bekjendte kanonkonstruktør Lord William Armstrong sin første riflede kanon. Den var konstruert efter et helt nyt princip, som siden er blit almindelig anvendt for alle kanoner. Kanonen bestod av et indre rør (kjernerør) som utenpaa var nøiagtig avdreiet, og et ytre rør (mantelen) som ind* vendig var nøiagtig utboret til litt mindre diameter end kjerne* røret utvendig. Mantelen blev opvarmet og utvidedes derved saa meget at den let kunde smøies over det kolde kjernerør. Ved avkjølingen trak mantelen sig igjen sammen og blev liggende med et fast grep som en elastisk hylse utenom kjernerøret og gav det en sammentrykning. Ved krudtgassens tryk utvides først kjerne* røret, og overfører utvidelsen paa mantelen, som i sin tur utvides under utøvelse av motstand. Ved at bygge kanoner efter dette

1 Geværkommissionen av 1837.

princip (fig. 12) — en eller flere manteler kan smøies utenpaa hinanden — kan kanonene gives tilstrækkelig styrke, forutsat man har det dertil passende materiale. Som saadant egnet sig ikke det hittil anvendte litet elastiske støpejern. Armstrong anvendte først staal, men da det dengang var vanskelig at fremstille dette i de fornødne store stykker, anvendte han senere smijern. Da det ogsaa var vanskelig at fremstille dette i saa store blokker som til

Fig. 12.

mantier, blev disse fabrikert av «coils», 3: firkantete smijern* stænger vundet over en dor og derpaa sveiset

sammen i længde* retningen, saa der dannedes et homogent rør.

Riflene dannedes ved at skjære flere paralelle skrueformede render utefter løpets flate. Den første kanon hadde baklade* mekanisme. Projektilet hadde et blybelæg av større diameter end løpet og som ved skudløsningen forcertes ind i riflene og bibragte projektilet rotation. Imidlertid var ikke baklademekanismens konstruktion saa fuld* kommen at den vandt bifald, særlig for store skibskanoner, og man blev derfor staaende ved mundladningskanoner. Ved disse maatte projektilet ha spillerum for at kunne føres ind. Det forsyntes med indfældte knaster av bly (fig. 13) som pas* set ind i riflene i kanonen. Riflenes antal var fra 3 til 8 og konstruert efter forskjel* lige systemer, som sigtet til at lette indføringen og gjøre utførin* gen (da knastene laa an mot den motsatte side av riflen) mest mulig stødig og ens fra skud til andet.

Denne epokegjørende utvikling av artilleriet fulgtes med spændt opmerksomhet ogsaa hos os. Man grep naturligvis til det nær* mestliggende, at forsøke at anvende de glatløpede kanoner og forsyne disse med rifler. Det første forsøk hermed blev utført i

Fig. 13.76

1862 med en 24*punder L/19, som blev forsynt med 3 rifler, hvil* ket utførtes i marinens mekaniske verksted i Karljohansværn. Pro* jektilvegten blev valgt til 25 kg., og ladningsvegten maatte redu* ceres til 3,25 kg. (fra 4 kg.). Forsøket faldt med hensyn til skud* sikkerhet tilfredsstillende ut, og indtil 1864 blev vel 30 stkr. lig* nende kanoner opriflet og anbragt i de nye kanonbaater «Rjukan», «Sarpen», «Glommen» og «Lougen» samt i korvetten «Nordstjern neu» og fregatten «Kong Sverre» ved siden av glatløpede bombe* kanoner.

Man forsøkte allerede i 1862 at anvende Armstrongs princip ved at forsterke støpejernskanonen med ringer av smijern. Men dette var feilagtig, da støpejernet ikke er elastisk nok, og med den økede ladning sprang kanonen.

Da de riflede støpejernskanoner ikke tilfredsstillet fordringene til projektilets kraft og rækkevidde, besluttedes der i 1865 at

anskaffe kanoner fra Armstrong, nemlig 3 stkr. 20 cm. kanoner L/13, vegt 7 500 kg., med staalkjerne og smijernsmantel, forsynt med 6 rifler; disse kanoner blev anbragt som stævnskyts i fregat* tene «Kong Sverre» og «St. Olaf» (fig. 14).

For disse svære kanoner var ikke de hittil anvendte træaffu* tager med brog til rekylens hemning tilstrækkelig sterke. Affu* tagen gjøres av jern, men konstrueres efter samme princip som før med en slæde og rappert som glir paa slæden under rekylen og som løftes paa ruller for fremføringen. Rekylen hemmes ved at der til slæden er fæstet lange jernskinner mellem hvilke der føres nogen korte jernplater fæstet til rapperten. Skinnerne klemmes sammen ved en regulerskrue, saa der blir stor friktion mellem piater og skinner under rekylen, mens de løsnes under fremførin*

Fig. 14.ARTILLERI

gen (fig. 15). Istedenfor kile for kanonens indstilling i elevation forsynes kanonen med en tandbue paa siden, hvori griper et tand hjul i rapperten, og for at holde kanonen fast under skuddet er tand hjulet forsynt med friktionsindretning. Ogsaa kanonsigtets kon struktion forbedres. Ved riflet skyts erholder projektilet en av vikning til siden (avdrift), som altid sker til samme side som rifle gangen, men øker med avstanden. Avdriften bestemmes ved ind* skytning. For at rette for denne avdrift maa kanonen indstilles i en tilsvarende vinkel til den motsatte side. Armstrong forsynte derfor sigtet med en tverarm, hvori sigteskaaret kunde forskyves til siden og fæstes. Herved kunde man ikke alene rette for av* driften (efter skytetabellen), men ogsaa ta hensyn til den side* avvikelse som projektilet faar paa grund av vinden, og for den forlægning av sigtepunktet som er nødvendig paa grund av eget skibs og maalets bevægelse i for* hold til hinanden.

I disse 20 cm. kanoner anvend* tes et 70 kg. væg* tig projektil, dels en almindelig gra* nat av støpejern med stort hulrum for 4,6 kg. sprængladning og dels et panserbrytende projektil av støpejern, tildels støpt i kokil, saa spidsen blev haard, med 0,8 kg. sprængladning. Rotationen bevirkedes dels ved knaster paa projektilet og dels ved en kob* berskaal (gastætter) fæstet til projektilets bakflate og rundt kanten forsynt med knaster svarende til kanonens rifler. Denne skaal utvidedes av krudtgassen og tættet for denne under projektilets gang i løpet.

Heller ikke det hittil brukte krudt kunde anvendes ved dette nye skyts, fordi det brændte for hurtig og gav for stort tryk. I England hadde man derfor gjort et nyt krudt av samme sammen* sætning som før, men av større korn (pebblekrudt). Det varte ikke længe før man ogsaa hos os ved Statens krudtverk paa Skar fabrikerte et for denne slags kanoner passende krudt (kubisk krudt)1.

1 For karakteristiske data henvises til tabellen ved avsnittets slutning.

Fig. 15.78

Paa disse linjer fortsattes utviklingen av forladeskytset (F. K.) indtil de sidste av den slags (Armstrongs) kanoner anskaffedes til kanonbaaten «Vidar» i 1882.

Paa grund av panserets tiltagende tykkelse maatte kanonenes kaliber yderligere økes. I aarene 1867 til 1873 anskaffedes der

saaledes 8 stkr. 27 cm. Armstrongs (F. K.) L/12,5 å L/13,8 vegtig 18 500 å 20 000 kg. til de 4 monitorer, og i aarene 1873 til 1882 anskaffedes 5 lignende kanoner til kanonbaatene «Vale», «Uller», «Nor», «Brage» og «Vidar». I monitorene var to kanoner anbragt ved siden av hinanden i kanontaarnet (fig. 16), som kunde dreies

ved dampmaskineri. Rekylen foregik paa jernbjelker i taarn* gulvet og hemmedes ved faste og bevægelige skiver forbundet til rapperten.

I kanonbaatene var kanonene anbragt i baugen i slædeaffutage (fig. 17). For disse kanoners betjening trængtes en besætning av 13 mand.

Fig. 16.

Fig. 17.

For at nyttiggjøre den store mængde av støpejernskanoner som forefandtes i alle land, opfandt en engelsk major Pallise r en egen metode, som blev benyttet i stor utstrækning i vor marine. Kano* nen blev utboret endel, og i løpet indsattes med mindst mulig spillerum et nyt kjernerør av smijern med hel bund og som fæste* des med en gjænget ring i mundingen (fig. 18). Derpaa blev der skutt nogen skud med stor ladning, hvorved kjernerøret ut*

videdes til det flk støtte av selve kanonen, hvorefter løpet rifledes. Saaledes forandredes en hel del bombekanoner til 16 og 17 cm. Palliser kanoner.

Foruten dette arbeide, som utførtes i marinens mekaniske verk* steder, blev der her ogsaa forfærdiget flere mindre 8 og 10 cm. riflede kanoner av metal med staalkjerne eller helt av staal til be* væbning av de større skibes baater.

Nu er alle skibenes forladekanoner utrangert og solgt som gammelt jern.

BAKLADESKYTSET

Mens vi saaledes i 60* og 70*aarene hadde indført de store engelske forladekanoner, hadde man i Frankrike og Tyskland ut* viklet baklademekanismen 1. Særlig opmerksomhet vakte Krupps konstruktioner. Det lykkedes denne at fremstille en bakladnings* mekanisme som viste sig sikker anvendelig i store som smaa kanoner. Han fremstillet et fortrinlig digelstaal i store homogene blokker, og han opfandt en ny metode for at gi projektilet rota* tion, nemlig ved en kobberring som fæstedes i en rille rundt pro*

1 I 1869 foreslog verksmester Steenstrup ved marinens mekaniske verksteder for Armstrong at forsyne hans kanoner med en baklademekanisme av en ganske sindrig konstruktion, men forslaget blev ikke antat. Det kan maaske sies at Armstrongs senere mekanismer bærer spor av Steenstrups idéer. Steenstrups model opbevares i marinemuseet paa Karljohansværn.

Fig. 18.80

jektilets omkreds og som hadde litt større diameter end til bun* den av riflene i kanonløpet. Ved indføringen bakfra i den utvi* dede glatte del av løpet (ladekammeret) stopper ringen mot rifle* nes bakre ender og trykkes ind i disse av krudtgassen, hvorved rifler dannes i kobberringen. Denne metode er ikke senere blit forbedret. Foruten en jevnere ratation ophæves herved spillerum* met mellem projektil og løp, saa al krudtgas utnyttes. Desuten gaves selve projektilets cylindriske del mindre spillerum i løpet saaledes at det flk en større gang og derved større træfsikkerhet.

Fig. 19.

Denne betydelig forbedrede skytskonstruktion indførtes i vor marine med anskaffelsen av en 26 cm. og en 15 cm. Krupps bakladekanon til kanonbaaten «Sleipner» i 1877.

Kanonen er av smidd digelstaal og opbygget av kjernerør med paakrympede mantier og ringer (flg. 19). I den bakre mantel er der gjennemgaaende hul for ladningens indføring, og tvers paa

dette et andet hul, hvori baklade* mekanismen er anbragt. Mekanis* men bestaar av en svær massiv staalblok (kilen), plan paa forsiden mot løpet og halvrund paa bak* siden mot mantelen. Kilen føres ind og ut av hullet i mantelen for haand eller med en skrue og fast* laases til mantelen i lukket (ind* ført) stilling ved en særskilt skrue.

I løpets bakre ende, er indlagt en staalring av en speciel form, saaledes at krudtgassen trykker den saavel ut mot løpet som bak* over mot kilen naar den er lukket; derved tilveiebringes tætning (fig. 20). For avfyring er der en central fænghulskanal gjennem kilen i løpets akse, og i hvis bakre ende iskrues en tændskrue med friktionssats og en liten krudtladning som antænder kar* dusen. Kanonen er forsynt med sigteopsats med bevægelig sigte*

Fig. 20.

skaar som vanlig. I den 26 cm. kanon er der 60 rifler og i den 15 cm. 36.

Affutagerne er i sin anordning væsentlig som før, men slæden kan svinges ved en tandhjulsutveksling, og rekylen hemmes ved en hydraulisk bremse. Denne bestaar av en cylinder fyldt med væske (glyserin og vand), fæstet til slæden og forsynt med et stempel hvis stang fæstes til rapperten. I stemplet er der aap? ninger hvis størrelse forandres under rekylen, i begyndelsen er aapningen større og indsnævres efterhvert, hvorved rekylen stanses. Fremføringen av rapperten maa ske ved taljer som før. For betjening av kanonen trænges en besætning av 16 mand.

Den 26 cm. kanon er 19 kaliber lang og veier 22 000 kg.

For saa store kanoner med fuldstændig gastætning for projek? tilet var det kubiske krudt for hurtigvirkende, og der lagedes da en ny krudtform av store prismatiske korn som brændte lang? sommere.

Omendskjønt man med disse kanoner opnaadde en betydelig øket effekt og skudsikkerhet, blev der allikevel i 1880 og 1882 anskaffet 27 cm. forladekanoner til kanonbaatene av 2. kl. «Nor», «Brage» og «Vidar», fordi man da fandt dette skyts (det engelske system) heldigere i flere henseender for saa smaa fartøier.

Samtidig — i 1881 og 1882 — blev der dog anskaffet 15 og

12 cm. Kruppske bakladekanoner til korvetten «Ellida» og til kadetskibet, korvetten «Nornen».

Imidlertid blev forladeskytset definitivt fortrængt av baklade? skytset. For at tilfredsstille kravet paa øket energi maatte løpets længde økes saa krudtgassen virket længere og gav projektilet større hastighet. Dette muliggjordes ved at der fremstilledes et nyt krudt, brunkrudtet, sammensat av de samme bestanddele som sortkrudtet, men i et andet forhold, som gjorde det betydelig mere langsomtbrændende. Kanonløpene blev da saa lange at det ikke lot sig gjøre at lade kanonen fra mundingen, som herfor maatte være indenfor skibssiden (kanontaarnet).

Til hver av de 2. kl. kanonbaate «Gor» og «Tyr» blev der derfor i 1886 og 1888 anskaffet en 26 cm. bakladekanon av Krupps konstruktion med 27 kaliber langt løp, vegtig 25 200 kg. Affutagen bestaar av en til dækket fæstet slæde (saa sideretning utføres med selve fartøiet) og rappert indrettet som ved det foran omhandlede Kruppske skyts (fig. 21). Besætningen var

13 mand.

Til kanonbaat av 1. kl. «Viking» anskaffedes i 1891 2 stkr. 15 cm. Kruppske bakladekanoner L/40, og i 1893 anskaffedes den sidste Kruppske bakladekanon 21 cm. L/35 til kanonbaat av 2. kl. «Æger». Ved disse kanoner er affutagekonstruktionen av en ny

Fig. 21.

og betydelig forbedret slags (fig. 22). Slæden er smøiet over en svær pivot boltet til dækket og svinges paa en krans av kuler omkring pivoten ved tandhjulsutveksling. Overkanten av slæden har saa steil heldning at rapperten med kanonen efter rekylen glir

Fig. 22.

frem i skudstilling igjen av sin egen vegt. Rekylen hemmes av 2 hydrauliske bremser av en forbedret konstruktion. Til slæden er fæstet et stort skjold av staal. Denne affutage med skjold er saa tung at der ikke kunde anvendes større kanon end 21 cm.

paa et saa litet fartøi som «Æger». Paa grund av den økede løp* længde er imidlertid kanonens effekt like stor som «Sleipners» ældre 26 cm. kanon. Besætningen var 10 mand.

I aarene 1892—95 anskaffedes endel bakladekanoner av 7,5 cm. og 12 cm. kaliber fra Bofors i Sverige til baatskyts og til øvelsesskibene «Nornen» og «Nordstjernen». Disse kanoner er forsynt med skruemekanisme med de Bange tætning. Denne som er opfundet av den franske oberst de Bange, bestaar av en elastisk ring av asbest og talg indsydd i seilduk og delvis beskyttet av kobberskaaler og staal* ringer. Den ligger mellem forsiden av lukningsskruen og en staalskive, «støtbunden», som har en stilk der gaar gjennem ringen og skruen til hvis bakside den fæstes med møtrik. Ved skuddet trykkes støt* bunden bakover og presser ringen sammen, saa den svæller ut og danner tætning mot løpet. Gjennem støtbundstilken gaar fæng* hulskanalen (fig. 23).

HURTIGSKYTENDE KANONER

Ved torpedovaabenets indførelse stilledes skibsartilleriet likeover* for den opgave at ødelægge de letbyggede, hurtiggaaende torpedo* baater førend det lykkedes dem at komme ind paa torpedoskuds distanse. Hertil var ikke datidens bakladekanoner tilstrækkelig haandterlige. I 1875 og 1877 anskaffedes til monitorene nogen mitraljøser av geværkaliber, men disse var for svake og kort* rækkende.

Med det store behov som der saaledes var for et større og kraftigere samt hurtigskytende vaaben, laa det nær at utvikle mitraljøsekonstruktionen. Den første betingelse herfor var at faa ammunitionen anordnet likesom for geværet, med en patronhylse for ladningen og hvortil projektilet fæstes. Patronhylsen danner tætning for krudtgassen, og bakladmekanismen kan da forenkles og betjenes hurtigere. Dette problem blev snart løst, saa man kunde anvende patron med projektil av 37 mm. kaliber (det mindste tillatte sprængfyldte projektil ifølge

Genferkonventionen).84

For denne ammunition konstruertes flere typer av saakaldte maskin* kanoner, hvorav Hotchkiss revolverkanon blev antat i vor marine i 1879. Kanonen (fig. 24) har 5 løp, som bevæges i en ramme foran en laaskasse med mekanismen som besørger dreining av løpene, ladning av et løp, avfyring av et andet og ekstraktion av den tomme hylse i et tredje. Patronene indføres i laaskassen gjennem en skaal. Mekanismen bevæges ved en sveiv. Ovenpaa laas* kassen er sigtet anbragt. Med tapper fæstet til rammen hviler kanonen i en gaffelformet pivot som kan dreies i et stativ fæstet

til dækket. Under skytning bevæges kanonen ved en

kolbe {krykke), hvorimot skytten støtter skulderen. Med kanonen kan der skytes saa hur* tig som der sveives.

Rækkevidden og effekten av denne kanon er imidler* tid heller ikke syn* derlig stor, og da det snart lykkedes at fabrikere patron* hylser for større kalibere, fremkom den egentlige hur* tigskytende kanon (h. k.). Ved denne

Fig. 24.

anvendes ikke roterende mekanismer e. 1., men lukningsmekanis* men og affutagen er saaledes konstruert at der opnaaes en i for* hold til kaliberet hurtig skytning.

Av de mange forskjellige konstruktioner av h. k. anskaffedes der til marinen i 1887 Hotchkiss 57 mm. h. k. til kanonbaaten «Tyr» og i 1891 Hotchkiss 65 mm. h. k. til kanonbaaten «Viking». I løpet av 90*aarene blev der anskaffet flere saadanne kanoner av 37, 47 og 65 mm. kaliber til bestykning av torpedobaater og kanonbaater. De sidst anskaffede 47 mm. kanoner er forarbeidet hjemme, kanonene ved Kongsberg vaabenfabrik og affutagene iARTILLERI

marinens ar tiller iv er kste der. I Hotchkiss h. k. (fig. 25) bestaar luk* ningsmekanismen av en vertikal kile som aapnes og lukkes med en hæv* arm. Ved de nyeste kanoner sker aapningen automatisk, idet kano* nen løper frem efter rekylen, og lukningen ved at patronen føres ind i kanonen. Derved opnaaes en hurtigere skytning, og der spares en mand til betjeningen, halvautomatisk kanon (h. a. k.). Inde i kilen er avfyringsmekanismen (en slaghane) og ekstraktor for den tomme hylse som kastes ut naar mekanismen aapnes. Sigteopsats og korn er anbragt paa kanonen. Affutagen er anordnet slik at kanonen glir frem og tilbake i en vugge, hvori er anbragt hydrau* liske bremser for at stanse rekylen og spiralfjærer som trykkes sammen under rekylen og som derfor straks fører kanonen frem igjen (fremløpsfjær). Vuggen er forsynt med tapper, hvorved den hviler i en pivot* gaffel som kan dreies i et stativ fæstet til dækket. Til vuggen er fæstet en krykke, hvormed kanonen rettes og hvortil avtræk* ningslinen fra me* kanismen er fæstet. Til kanonens be* tjening behøves for* uten skytteren en mand til mekanis* men, hvis denne ikke virker halv* automatisk, og en mand til at lade.

BALLISTIT

Det viste sig naturligvis at krudtrøken la hindringer iveien for at utnytte den hurtigskytende kanon. Imidlertid var der i slutten av 80*aarene opfundet et nyt røkfrit krudt for geværer, og dette utvikledes snart for anvendelse i kanoner. Det første forsøk her* med i marinen utførtes i 1891. Av de forskjellige sorter som prøvdes, valgtes den av Nitroglyserinkompagniet (dynamitfabrikken Engene) efter Alfred Nobel's patenter fremstillede ballistit, som

Fig. 25.86

senere er bibeholdt under forskjellige former og modifikationer. Ballistit er en blanding av nitrocellulose og nitroglyserin. Blan* dingen valses ut til piater av forskjellig tykkelse, og disse kan skjæres op til korn eller, som det nu anvendes, presses til rør. Tykkelsen og længden av rørene vokser med kanonens kaliber. Den færdige ballistit har et hornagtig, gult eller brunt utseende. Likesom de ældre krudtsorter anvendes ballistit i en kardus.

Hertil benyttes raasilketøi som brænder bedre op uten glødende rester. Da ballistiten er vanskelig at tænde, anvendes der i kar* dusens bund en liten tændladning av sortkrudt. For store lad* ninger blir tændladningen saavidt stor at der derav dannes endel røk. Ballistiten selv gir kun gas, som er litet synlig og hurtig forsvinder foran kanonmundingen. Foruten denne væsentligste og paakrævede fordel er de røkfri krudtsorter betydelig kraftigere end sort* og brunkrudt. De utvikler mere gas og mere varme, saaledes at ladningsvegten for den samme effekt reduceres til hen* ved det halve. De forbrænder endnu langsommere end brun* krudt, hvorved trykket bibeholdes høiere utover løpet. Som følge herav gjøres kanonene længere (optil 50 kaliber anvendes nu), hvorved større begyndelseshastighet og effekt opnaaes. De røkfri krudtsorter har derfor nu fuldstændig fortrængt det gamle sort* og brunkrudt som drivmiddel i kanoner. De har imidlertid en væsentlig ulempe, og det er at de sliter svært paa kanonløpet, og der* ved sættes der en grænse for den effekt som bør tages ut av kanonen.

ARTILLERIETS NUVÆRENDE STANDPUNKT

Da marinens utvikling tok større fart i 1895 til 1900, valgtes atter Armstrongs skyts til kanonbaaten «Frithjof'», torpedodivisions* baaten «Valkyrjen» og panserskibene «Harald Haarfagres, «Tom denskjold», «Norge» og «Eidsvold». Armstrong hadde da bragt de hurtigskytende kanoner av alle kalibere til en høi grad av fuld* kommenhet.

I de 12 cm. og mindre kanoner anvendes patronhylse. I 15 cm. og 21 cm. kanoner haves ladningen kun i kardus. Mekanismen (fig. 26) bestaar av en cylindro*konisk skrue, hvis gjænger er bortskaaret for hver anden tredjedel av omkredsen, saa Va omdreining lukker skruen fast i sit leie i kanonmantelen. Skruen er forbundet til en «dør» som er hængslet paa siden av kanonens bakflate og hvor* med skruen svinges ut og ind av kanonen ved hjælp av en hæv*ARTILLERI 87

arm. Denne staar desuten i forbindelse med en bevægelses* mekanisme i døren, hvorved skruen dreies og lukkes. Som gastæt* ning i de store kanoner, hvor patronhylse ikke brukes, anvendes en modificert de Bange ring.

I kanonkonstruktionen indførte Armstrong anvendelse av Staal* baandkanoner (fig. 27). Kjernerør og enkelte mantier er av smidd Siemens*Martin* staal. Istedenfor et mid* tre mantellag, vindes et flere kilometer langt, tyndt, flatt staalbaand av stor styrke omkring kanonen med stræk mens kanonen roterer i en dreiebænk. Det gjør samme virkning som en varmt paakrympet man* tel, men yder større styrke og gir sikkerhet for et feilfrit materiale.

Kanonen har ikke tapper, men glir ut og ind i en hylseformet vugge. Paa undersiden av denne er fæstet en hydraulisk bremsecylin* der (fig. 28), hvis stempelstang forenes med en arm som er smidd sammen med den bakre ring paa kanonen. Paa hver side av bremsecylinderen er til vuggen fæstet hylser for fremløpsfjærene, som ogsaa forbindes til armen paa kanonen. For 15 cm. og mindre

Fig- 27.

kanoner er vuggens tapper anbragt i en pivotgaffel i et stativ (fig. 29). Da saa store kanoner ikke kan rettes ved «krykke», er der til pivotgaffelen fæstet en plate hvortil en høideretnings* mekanisme av tandhjul med friktionsbremse er fæstet, og hvis indre hjul griper i en paa vuggen fæstet tandbue. Ved et rat

Fig. 26.88

NORGES SJØFORSVAR 1814-1914

kan skytten dermed rette kanonen i høiden med én haand. Med den anden haand utfører han sideretningen ved et andet rat, hvis tandhjulsutveksling griper i en tandkrone i overkant av det faste stativ. Hittil hadde sigtet været fæstet paa kanonen. Under rekylen kunde der da ikke sigtes, og der kunde ikke anbringes kikkert paa sigtet. Ved disse nyere kanoner er sigtet anbragt paa

vuggen og saa* ledes uavhængig av kanonens re* kyl, saa skytten stadig kan holde sigtelinjen paa maalet. Endvi* dere er sigtet ut* styrt med kik* kert, hvormed

en betydelig finere sigtning opnaaes. Disse forbedringer har ført til, at der anvendes en særskilt mand som stadig holder sigtet indstillet paa den til avstanden svarende elevation. — Til pivot* gaffelens forkant er der fæstet et skjold, som beskytter kanonens bakre del, affutagen og betjeningsmandskapet mot mindre projek*

Fig. 28.

Fig. 29.

tiler og sprængstykker efter skjoldets tykkelse og kvalitet. — Da det er vanskelig at faa en let og bekvem overføring til avfyrings* mekanismen fra skyttens plads, anvendes elektrisk avfyring (fig. 26). I tændpatronen er indlagt en platinatraad som glødes

og tænder en liten krudtladning naar strømmen sluttes ved en avtrækker, som paa et gevær. Strøm faaes enten fra et litet elek? trisk batteri paa affutagen eller fra fartøiets lysnet.

Den 21 cm. kanon i panserskibene er anbragt i taarn som er pansret helt rundt og forsynt med gulv og tak av tyndere panser (fig. 30). Vuggens tapper er anbragt i en rappert som er fæstet til gulvet. Høideretningsmekanismen er anbragt paa rapperten. Sideretningen utføres ved at dreie selve taarnet, som under gulvet har en ring som hviler paa en rullekrans paa en bane fæstet til en opbygning fra fartøiets panserdæk. Utenom opbygningen er anbragt en fast trommel av tykt panser, barbetten. Dreiningen av taarnet sker ved at et tandhjul under taarngulvet bevæges i en

tandkrone i den faste opbygning. Som regel iverksættes dreinin? gen ved elektricitet, og motorens reguleringsmekanisme er anbragt saaledes at én mand kan siderette, høiderette og avfyre kanonen. Der kan da skytes 4 skud i minuttet. Hvis det elektriske maski? neri kommer i ustand, kan ogsaa sideretning ske for haanden ved tandhjulsutveksling. For at opnaa en hurtig ladning er endel pro? jektiler anbragt langsmed taarnvæggen. Projektilet heises op i en skaal og føres derfra over i en anden skaal, som svinges bak kanonen for indføring i denne. Ladningen, i 2 karduser, heises op i taarnet gjennem en trommel fra det under panserdækket lig? gende magasin.

Fig. 30.

Den 21 cm. kanon L/44 veier 19 tons, taarnet med kanonen veier 98,5 tons.

For ombestykning av monitorene blev der i 1897 anskaffet endel 12 cm. og 65 mm. h. k. fra firmaet Cockerill i Belgien. Disse er forsynt med skruemekanisme av Nordenfeldts konstruktion. Kano* nene er ved monitorenes utrangering atter anvendt til erstatning av de 27 cm. F. K. i ældre kanonbaater.

Til de i aarene 1906—1914 byggede torpedojagere og som reserveskyts til bestykning av mindre fartøier er der anskaffet 76 mm. kanoner fra Bofors. Kanonene er forfærdiget av nikkelstaal

og forsynt med halvautomatisk kilemekanisme. For jagerkanonene (fig. 31), som er 50 kaliber lange, er der anbragt to kikkertsigter et paa hver side av vuggen. Sigterne er forbundet saaledes at de altid er nøiagtig paralelle. Det ene sigte benyttes av en mand som kun har at stille kanonen i sideretning, det andet sigte be* nyttes av en anden mand som kun har at stille kanonen i høide* retning og avfyre skuddet. Ved denne opdeling opnaaes en nøi* agtigere og hurtigere skytning.

Fig. 31.

Panserskibene «Bjørgvin» og «Nidaros» bestykkes med Arm* strongs kanoner. Paa grund av den større præcision som nu kan opnaaes, kan kampen bli ført paa større avstande, hvorfor det er nødvendig at øke kaliberet for de største kanoner til 24 cm. Disse og de 15 cm. kanoner gjøres 50 kaliber lange for at gi størst mulig effekt.

Paa grund av torpedovaabenets utvikling er det ogsaa nødvendig at øke rækkevidden og effekten av de min* dre kanoner, som fortrinsvis anvendes mot torpedofartøier. Disse kanoners kaliber er derfor øket til 10 cm. 45 kaliber lange. For at bekjæmpe de nyeste angrepsvaaben, luftskibe og flyvere, for* synes fartøiene med antUballongkanoner av 76 mm. kaliber.

De 24, 15 og 10 cm. kanoner gjøres av nikkelstaal med staal* baand, saa der kan anvendes 3000 atmosfærers gastryk. De har skruemekanisme med modificert de Bange tætning. De 24 og 15 cm. kanoner er anbragt i pansertaarne, anordnet som taarnene i de ældre panserskibe, men med alle de væsentlige forbedringer som senere er gjort for at opnaa større præcision og hurtigere skytning. Til sideretning anvendes hydraulisk maskineri, hvorfor der er installert i fartøiet specielle kraftanlæg (pumpeverk). Ved dette opnaaes en betydelig finere indstilling end ved elektrisk maskineri. Hydraulik anvendes ogsaa ved de 24 cm. kanoner til deres høideretning, til aapning og lukning av mekanismen, til heisning av ammunition fra magasinene til taarnene og til ind* føring av projektilet i kanonen. Saaledes utstyrt kan den 24 cm. kanon indstilles og avfyres av én mand; men for at opnaa det bedste resultat vil der som regel anvendes 3 mand, nemlig 1 til høideretning og avfyring, 1 til sideretning og 1 til indstilling av sigterne. Mekanismen betjenes av én mand, og til transport og indføring av projektil og ladning anvendes 4 å 6 mand.

De 10 cm. kanoner er anbragt i stativaffutager (fig. 32). Frem* løpsfjærene ligger her i en cylinder over kanonen. Sigterne er av en betydelig forbedret konstruktion, der er et paa hver side, para* lelforbundne og saaledes anbragt at høideretteren og sideretteren sitter i en bekvem stol under skytningen. For at gjøre ladningen bekvemmere og hurtigere lægges projektilet først i en skaal fæstet til en arm paa siden av vuggen, og som svinges bak kanonen naar mekanismen aapnes.

En av den 14 mands besætning som for 100 aar siden møi* sommelig bakset en 24*pundig kanon, vilde visselig bli yderst for* undret over at se med hvilken lethet og præcision denne «28*92

punder» (projektilet veier 14 kg.) betjenes. Det kan være at han ikke vilde ha saa let for at fatte hvorledes dette egentlig er gaat til, men han vilde ha let for at fatte betydningen derav, ti hen* sigten med vaabenet er den samme nu som da.

Fig. 32.

Anti'ballongkanonen er «det nyeste» paa skytsets omraade. Kano* nen er konstruert som vanlig, men affutagen er indrettet saaledes

at kanonen kan ret* tes op i luften ind* til 75° (fig. 33). Endvidere kræves der specielle anord* ninger ved sigterne paa grund av de forskjellige indfly* deiser som gjør sig gjældende naar der skytes under for* skjellige elevatio* ner.

Hvad der vil kunne opnaaes med dette skyts, faar fremtiden vise, sær*

Fig. 33.

lig let vil «flugtskytningen» ikke bli, men maalet er foreløbig meget saarbart, og de specielle projektiler som her maa anvendes, kan virke over et stort omraade.

PROJEKTILER

Under kampen mellem kanon og panser utvikledes ogsaa dette sidste stadig. I begyndelsen fremstilledes panser av smijern, og da man ikke kunde valse tykkere plater derav, la man flere tyndere piater utenpaa hinanden. Senere valsedes piaterne indtil 80 cm. tykke. Det tykkeste panser kunde av vegthensyn ikke anbringes i stor utstrækning. En forbedring av kvaliteten med derav føl* gende tyndere, motstandsdygtigere panser var da paakrævet. I 1876 fremstilledes panserplater av staal og aaret efter piater av staal ytterst og smijern inderst

(compoundpanser). Disse pansere var saa haarde at støpejernsprojektilet gik istykker ved anslaget. Som følge herav maatte de panserbrytende projektiler ogsaa gjøres av staal med hærdet spids. I 1890 fremstillet amerikaneren Harvey et helt nyt panser av staalplate hvis utvendige side gjordes haard ved kunstig tilsætning av kulstof og paafølgende hærdning. Meto* den blev i 1895 forbedret av Krupp, hvis proces nu er almindelig anvendt for 76 mm. og tykkere panserplater. Piaten gjøres av kromnikkelstaal, den utvendige side cementeres, 3: tilsættes kulstof ved gas og hærdes i vand. Piaten er da saa haard at intet verk* tøi biter paa den (med vandstofgas kan den dog skjæres med lethet). Krupps cementerte panser (K. C. panser) er ca. 2,5 ganger saa motstandsdygtig som smijernspanser, saaledes at pansertyk* kelsen kan indskrænkes i dette forhold, men dets mest eiendomme* lige egenskap er at det hærdede staalprojektil av bedste kvalitet slaaes istykker mot den haarde ytterside. Da opfandt russerne at forsyne projektilspidsen med en hætte av almindelig staal, og med den holder projektilet. Grunden hertil har længe været omstridt, og hættens form har variert. Nu antar man at hætten virker som en elastisk ring som holder spidsen sammen idet den trænger igjennem platens ytre haarde skal, hvorpaa den skyves av under projektilets videre indtrængning. Som følge herav har hætten nu litet gods foran projektilspidsen og tykkere gods utenom denne. Foran hætten er paaskrudd en «ballistisk» spids for at mindske luftmotstanden (fig. 34). Hætten fæstes ved lodning. Et saaledes94

konstruert projektil av hærdet kromstaal kan skytes helt igjennem en K. C. plate av tykkelse som kanonens kaliber med ca. 600 m.s anslagshastighet, 3: for vor 24 cm. kanon paa ca. 7 000 m. avstand.

Ogsaa den almindelige granat gjøres nu av staal (Siemens* Martin e. 1.). Dels fordi støpejernet ikke taaler paakjendingene i de moderne kanoner, og dels fordi væggene kan gjøres tyndere, saa der blir størst mulig hulrum for sprængladning. Disse grana* ter anvendes ikke mot panser.

I 1880*aarene indførte franskmændene et nyt sprængstof, «meli* nite», i granater istedenfor sortkrudt, og engelskmændene indførte «lyddite»; skytebomuld blev ogsaa anvendt. Disse projektiler blev kaldt brisantgranater. De nævnte og en hel del lignende sprængstoffer under forskjellige betegnelser er nemlig brisante stoffer som omsættes i gasform med over* ordentlig stor hastighet (detonation), i motsætning til krudt og ballistit, hvor omsætningen foregaar forholds* vis langsomt (eksplosion). De brisante sprængstoffer utvikler samtidig en overordentlig stor kraft. Mens en sortkrudtgranat sprænges i 10—20 store stykker, søn* derslites og knuses en brisantgranat i flere hundrede stykker, nogen faa av fingerstørrelse med skarpe sag* tandede kanter, men de fleste ganske smaa. Gasvirk* ningen er samtidig saa voldsom at omgivelserne øde* lægges. Hvis en saadan granat detonerer i en kanon, ødelægges denne og de nærmeste omgivelser. De brisante sprængstoffer kan ikke bringes til detonation paa samme enkle maate som sortkrudt antændes, ved en tænd* hætte, der kræves en kraftig impuls av knaldkviksølv e. 1. der antændes ved tændhætte. Men knaldkviksølv er følsomt for støt og kan derfor tændes ved skudløsningen i kanonen. Av denne grund har det tat meget lang tid førend brisantgranaten blev bragt til en saadan fuldkommenhet at den kunde indføres til bruk ombord. Japanerne anvendte dem for første gang i krigen mot russerne i 1904—1905, og de bidrog i høi grad til japanernes sidste overvældende seier ved Tsushima. Efter dette slag tok utviklin* gen av brisantgranaten — eller rettere sagt brandrøret for denne — fornyet fart.

Efter indgaaende undersøkelser og sammenlignende prøver med forskjellige konstruktioner kunde vi i 1909 indføre brisantgrana*

Fig. 34.

ter (fig. 35) med «Rheinische» sikkerhetsbrandrør. Senere fore* ligger der ogsaa andre anerkjendte konstruktioner av saadanne rør.

Som sprængstof anvendes trinitrotoluol (trinol), et gult krystal* linsk pulver som smelter ved ca. 80 C Ved denne temperatur støpes det direkte ind i granaten, hvor det størkner til en kom* pakt blok der kan bearbeides med

verktøi likesom kridt. Det er saaledes mindre farlig at haandtere end krudt. I brandrøret for brisantgranater er der en sprængkapsel av knaldkviksølv, blykvæl* stof e. 1. og en detonator helst av et kraftigere sprængstof: end projektilets sprængladning. Der anvendes trinol, pikrinsyre, tetryl e. 1. nyere kemiske sprængstoffer. Ved forskjellige indretninger ved de forskjellige konstruktioner er detonator og sprængkap* sel helt adskilt fra hinanden indtil røret i et projektil har været utskutt av en kanon. Hvis derfor sprængkapselen ved et uheld skulde gaa av i utide under lagring, transport, ladning eller skytning, saa overføres ikke antændelsen til detonatoren eller sprængladningen; brisantgranaten forsynt med et saadant brandrør er derfor ikke mere farlig at haandtere end den ældre sortkrudtgranat. Naar granaten i sin bane er et stykke utenfor kanon* mundingen, føres detonatoren automatisk i kontakt med sprængkapselen. Sprængkapselen tændes av en tændhætte ved granatens anslag mot maalet. I brandrør til den almindelige granat er tændhætten, som forøvrig ogsaa har været «sikret» til efter utskytningen av kano* nen, anordnet saa følsomt at granatens detonation sker momentant ved anslaget (selv ved nedslag i vandet). I brandrøret til pansergranaten forsinkes detonationen indtil grana* ten har gjennemtrængt panseret. Træffer en saadan granat en upansret del av maalet, vil den derfor først detonere nogen meter bakenfor det sted den træffer.

Konstruktionen av sikkerhetsbrandrør for brisantgranaten har vistnok været dette aarhundredes største problem og største triumf paa artilleriets omraade. I den næste store sjøkamp vil brisant* granatenes virkning vække en større opsigt inden menneskeheten end bomberne gjorde i 1853.

Fig. 35.96

AVSTANDSMAALER

Det har ogsaa lykkes vor tids høit utviklede teknik og optik at tilfredsstille artilleriets gamle krav paa en avstandsmaaler. I vor marine anvendes det av skotlænderne Barr og Stroud kon* struerte instrument (fig. 36). Det bestaar av et horisontalt rør med prismer som objektiv i hver ende. Gjennem prismerne kastes et billede av gjenstanden hvortil der maales (f. eks. en mast), ind til et okular ved rørets midte. I okularet sees saaledes to billeder av gjenstanden. Ved at svinge et prisme — eller ved at føre en linse indenfor dette ut eller ind i røret — bringes begge billeder

overett, og vinkelen hvorom prismet vilde være dreiet i forbindelse med prismernes indbyrdes avstand (den faste basis) blir et maal for av* standen til gjenstanden. Paa dette princip er instrumentet saaledes ind* rettet at avstanden direkte avlæses paa en skala i eller utenfor instru* mentet. Med de største instrumen* ter kan der opnaaes en høi grad av nøiagtighet.

Den fundne avstand korrigeres av batterichefen for de forskjellige indflydelser som gjør sig gjældende under skytningen, og den saaledes korrigerte avstand og den sidefor* skyvning som skal anvendes paa kanonenes sigter, meddeles hver enkelt kanons befal fra batterichefens kommandoplads ved hjælp av elektriske ordreapparater.

Med disse hjælpemidler og med den fuldkommenhet hvormed kanonene, sigter og rettemidler nu er utført, kan der med øvet befal og mandskap opnaaes en præcision som selv for 20 aar siden neppe ansaaes mulig.

Fig. 36.OVERSIGT

over de vigtigste kanoners egenskaper i tidsrummet 1814—1914.

Aar. Kanon. Vegt kg. Ladning kg- Projektil: vegt. kg Spræng* ladning i alm. gr. kg- Utgangs* hastighet m. sek. Mun* dings? energi m. t. Gjennem* trængning av smijernspan? ser ved mun* ding cm. Skud pr. minut. Distanse ved 5° elevation, m. 1814 . . 24 pdr. (16 cm.) L/19 3 050 4,0 12,6 0,5 450 129 V 4 30 ca. 1 300 1835 . . 60 pdr. (20 cm.) L/13 3 050 4,0 20,5 1,25 250 65,3 V 5 3° ca. 1100 1865 . . 20 cm. F. K. L/13 7 500 13,5 70 4,6 395 526 15,0 7s 2100 1867 . . 27 cm. F. K. L/13 20 000 37,5 178,5 9,5 440 1761 29,0 V10 2 800 1877 . . 26 cm. B. K. L/19 2 200 48,0 210 8,2 500 2 676 40 Ve 3100 1886 . . 26 cm. B. K. L/30 25 200 87,0 275 10,5 520 3 789 52,0

Ve 4000 1893 . . 21 cm. B. K. L/35 14 200 54,0 140 6,25 580 2400 49,0 75 4 200 1896 . . 1914 . . 21 cm. H. K. L 44 24 cm. H. K. L/50 19200 31500 24,5 65,0 140 190 9,7 12,8 700 884 3 500 7 566 65 100 4 4 6 000 8600 1914 . . 15 cm. H. K. L/50 8 800 14 45 5,0 884 1790 60 8 6 700 1914 . . 10 cm. H.K. L/45 2 000 4,0 14,0 1,25 823 485 35 12 5 300 1914 . . 76 mm. H.K. L/50 1000 1,8 5,67 0,55 860 214 25 20 4 40098

For 100 aar siden krævet artilleriet at bli ført ind paa mindre end 600 meters avstand for efter timesvis fegtning at avgjøre kampen. Nu kan det gjøres paa 6 til 10 000 meters avstand i løpet av en times tid.

SLUTNING

Som det vil sees, har utviklingen av artilleriet i de sidste 50 aar væsentlig været ledet av enkelte mægtige private fabrikker. Utviklingen har været betinget av eksperimenter og forsøk som i og for sig har krævet store summer. Fabrikationen av det moderne artillerimateriel kræver desuten specielle anlæg og stadig nye maskiner, hvis pris forutsætter en viss produktion til sin forrent? ning. Naar hertil kommer at de forskjellige stater fortrinsvis anskaffer artillerimateriel av indenlandsk fabrikat, saa har det været utelukket at de mindre stater, som vort land med sit forholdsvis ringe behov, har kunnet opta nogen egen fabrikation av kanoner. Vi har forsaavidt hat den fordel derav at man til enhver tid har hat anledning til at følge raskt med i utviklingen og vælge det bedste.

Paa enkelte omraader er vi imidlertid nu, som for 100 aar siden, nogenlunde selvhjulpne, saaledes med hensyn paa fabrika? tion av ammunition og utførelse av de vigtigere prøver og forsøk som til enhver tid er nødvendige for at holde materiellet i krigs? brukbar stand.MINE* OG TORPEDOVÆSEN HISTORISK OVERSIGT

i oktober maaned 1863 nedsatte Stortinget den saakaldte Befæst* ningskommission, hvis opgave gik ut paa at avgi forslag om forsvaret av Karljohansværn og de utenfor liggende dele av Kri* stianiafjorden. Paa denne tid raste borgerkrigen som værst i Nord* amerika; den hadde netop varet længe nok til at man ogsaa paa denne side av Atlanterhavet var blit klar over den overordentlig vigtige rolle som specielt undervandsminer, men ogsaa torpedoer i sin første primitive form hadde spillet under krigens løp — ikke mindst for den svakere av de kjæmpende parter, Sydstatene. Det var derfor kun helt naturlig at den nævnte kommission i sin i 1865 avgivne betænkning søkte at utrede hvorledes de nye og hos os paa den tid helt ukjendte vaaben kunde tænkes at komme til anvendelse, idet den gav anvisning paa bruken av miner paa flere steder, blandt andre ved Drøbaksund. Kommissionen om* talte ogsaa forskjellige da eksisterende minesystemer som nok vilde kunne brukes, men anførte til slutning at vi selv burde foreta de nødvendige eksperimenter og forsøk for at bringe princippet for en paalidelig mines konstruktion paa det rene.

Denne henstilling hadde til følge at Marine* og Postdepartementet i sit forslag til budget for marinen for terminen 1. april 1866 til 31. mars 1869 opførte et beløp av 1000 spd. til forsøk med under* vandsminer, hvilket beløp ogsaa av Stortinget blev bevilget. Til at forestaa disse prøver der danner grundstenen i vort minevæsens historie, nedsattes ved kongelig resolution av 19. oktober 1867100

en kommission av land* og sjøofficerer under Ingeniørbrigadens ledelse.

Resultatet av dens arbeide forelaa i 1868; men det sier sig selv at den beskedne sum som var stillet til kommissionens raadighet, ikke tillot den at gaa synderlig i detaljer. Paa grundlag av kommissionens rapport bevilget imidlertid Stor* tinget for terminen 1. april 1869 til 31. mars 1872 en sum av 9 000 spd. til fortsættelse av prøverne og paabegyndelse av mate* rielanskaffelse.

Omtrent paa samme tid indsendte Ingeniørbrigaden til Marine* og Postdepartementet en henstilling om at det nødvendige perso* nel til det nye vaabens betjening maatte bli organisert, og antydet nærmere hvorledes den hadde tænkt sig denne sak ordnet i en egen avdeling under brigaden. Marinedepartementet, likesaalitt som forsøkskommissionen, hvis uttalelse blev indhentet, fandt dog at kunne slutte sig til Ingeniørbrigadens forslag, men antok at det nye vaaben nærmest maatte bli at henlægge under marinen. I denne retning gik ogsaa den kgl.

resolution av 25. oktober 1870 hvorved det bestemtes at det det nyoprettede

TORPEDOVÆSEN

skulde henlægges under marinen og utgjøre en egen arbeidsgren under Karljohansværns verft.

Fra en beskeden begyndelse med en officer som bestyrer og med en arbeidsstyrke bestaaende av et par fra Sjømilitære korps avgivne underofficerer har torpedovæsenet derpaa gjennem aarene vokset sig frem til en betydelig institution inden vor marine. Allerede i 1873 fik bestyreren sin første officersassistent, i 1875 var der to saadanne og i 1876 tre. Alt materiel, saavel det egent* lige minemateriel som ogsaa torpedoene, sorterte til en begyndelse direkte under bestyreren. Med den rivende utvikling som mate* riellet var underkastet, Jvoldte dette snart vanskeligheter, og i 1887 oprettedes derfor under bestyreren 2 paralelavdelinger, det aktive minevæsen, omfattende det egentlige torpedomateriel, og det passive minevæsen, omfattende mine* og lysmateriel. Til at forestaa hver avdeling beordredes en officer som chef, mens en tredje officer tjenstgjorde som teknisk konsulent for begge avdelinger.

Ved kgl. resolution av 12. januar 1899 bestemtes at det passive minemateriel — d. v. s. det til permanente sperringer ved befæst* ningene hørende materiel — skulde overgaa til det dengang ny* organiserte vaaben, kystartilleriet eller, som det senere benævnes, fæstningsartilleriet.

Nye felter aabnet sig imidlertid for torpedovæsenet, som ifølge den for marinen under 1. juni 1900 vedtagne nye organisation herefter benævnes

MARINENS MINEVÆSEN

Det danner en selvstændig administrationsgren under For* svarsdepartementet og bestyres av en direktør (minedirek* tøren).

Paa denne tid overrasket den italienske ingeniør og fysiker Marconi verden med sin epokegjørende opfindelse den traad* løse telegraf. Da minevæsenet hittil hadde været den insti* tution i marinen hvorunder alt elektrisk materiel sorterte, blev det ogsaa dette overdraget at forberede og indføre den traad* løse telegrafs anvendelse paa vore fartøier. Siden 1904 har en dertil specielt beordret officer forestaat marinens radiotele* grafvæsen, som utgjør en egen arbeidsavdeling1 under mine* direktøren.

Allerede forinden, eller i 1903, var det fundet paakrævet under minedirektøren at samle alt vedrørende det elektriske materiel i sin almindelighet i en egen arbeidsavdeling med en elektroingeniør i spidsen.

Imidlertid hadde den russisk*japanske krig bragt spørsmaalet om anvendelse av provisoriske minesperringer og blokademiner sterkt i forgrunden, og i 1911 blev minevæsenet sat i stand til at paabegynde anskaffelse av saadant materiel for vor marine. Ogsaa dette utgjør nu under minedirektøren en egen arbeidsavdeling med en officer i spidsen.

Minevæsenets «verksted» var oprindelig et litet værelse i artil* leriets nuværende laboratoriebygning, men efterhvert som arbeids* mængden steg, kom flere og flere til. Budgettene var imidlertid knappe, saa der altid maatte spares, og resultatet var derfor at

1 Ikke organisationsmæssig fastsat.

4 officerer, 6 kontorister,

2 ingeniører, 1 formand og

2 tegnere, 81 arbeidere.

Angaaende minevæsenets vekst gjennem tidene henvises for* øvrig til de paa side 123 indtagne bilag.

Minevæsenets kontorer og radio* station 1914.

man liketil 1913 hadde et mindre mineverksted, et torpedoverksted, et elektrisk verksted og et radiotelegraf* verksted spredt paa 5 forskjellige steder, og i endnu flere avdelinger og rum. Endelig er det i begyn* delsen av indeværende aar (1914) lykkes at faa samlet alt i to mo* derne herfor indrettede verksteds* bygninger, et for alt elektrisk ar* beide og et for det øvrige.

I spidsen for verkstedene staar under minedirektøren en torpedo* ingeniør.

For nærværende er ved mine* væsenet ansat

MINEMATERIEL

Allerede i mange aar hadde man ogsaa hos os hat kjendskap til den enorme virkning som avstedkommes ved eksplosionen av en undervandsmine, d. v. s. en under vand i en dybde av 1 — 10 m. anbragt lukket og vandtæt beholder, hvori er anbragt et større eller mindre kvantum sprængstof (almindeligvis ikke over 250 kg. naar brisante sprængstoffer anvendes, ikke over 1 000 kg. naar sortkrudt anvendes).

Men det var som før nævnt erfaringene fra den nordameri* kanske borgerkrig, i hvilken 26 større og mindre skibe totalt øde* lagdes ved miner, der gav støtet til at man herhjemme optok spørs* maalet om deres anvendelse i vort forsvars tjeneste.

I 1872 blev de første egentlige miner anskaffet til vort torpedo* væsen. Det var saakaldte kaliumsmirier av russisk konstruktion, hvorav en modifikation blandt andet hadde været anvendt i den dansk*tyske krig i 1864.

De bestod i det væsentlige av en ladningskasse av jern — se næste

side — hvori selve ladningen, der kunde være almindelig sort? krudt, dynamit eller bomulds? krudt, pakkedes ned i et saadant kvantum — ca. 20 kg. — at minen endnu hadde op? drift og ved hjælp av et anker og ankertaug kunde holdes flytende et par meter un? der vandflaten. Tændindretnin? gen bestod av et tyndt, i sin nedre ende bøiet mes? singrør hvori der i stenolje opbe? vartes noget me? tallisk kalium.

Ved et fartøis paastøtning mot minen vilde et ovenpaa minekassen lig* gende løst jernlok med støthorn veltes av og herunder knække mes? singrøret; sjøvandet vilde da trænge ned til det metalliske kalium, de? komponere dette og herunder utvikle saa stor varme at en knusk? prop der lukket rørets nedre ende og en liten tændladning utenom dette vilde antændes og derigjennem bringe minen til eksplosion.

Kaliumsminen var meget farlig at behandle, specielt naar den atter skulde tages op av vandet, og efterat der i den svenske marine, med hvem man paa denne tid stod i et intimt samarbeide, var forefaldt et beklagelig ulykkestilfælde, blev den hos os forkastet. Systemet hadde desuten den mangel som alle saakaldte

En undervandsmines eksplosion.

mekaniske miner, for hvilke kali? umsminen var en typisk repræ? sentant, at det engang utlagt var like farlig for egne som for fiendtlige skibe.

Hos os var imidlertid paa denne tid minerne først og fremst tænkt anvendt som sperrings? middel ved befæstningene, hvor egne skibe naarsomhelst uhin? dret maatte kunne slippe forbi ; opmerksomheten henledededes der? for ganske snart paa den saakaldte

elektriske strømsluttermine, hvorav nogen forsøkseksemplarer i 1873blevhjemkjøptfraDanmark. I disse miner der repræsenterte et betydedelig fremskridt fra kaliumsminen, skedde antændelsen ad elektrisk vei, og den elek? triske kraftkilde var anbragt paa land med kabler ut til minen. En sperring av saadanne miner kunde ved denne anordning i en haand vending gjøres farbar for egne fartøier, nemlig ved at sætte kraftkilden ut av virksomhet. I

sine hovedtræk var minen saaledes kon? struert (se næste side): Den cylindriske mi? nekasse forankredes et bestemt antal meter under vandflaten og var forsynt med en indre kasse som optok ladningen, hvilken her bestod av skytebomuld eller sortkrudt. Ned i denne anbragtes en elektrisk patron, hvis ene ledningstraad var forenet til minekassen, mens den anden gjen? nem en saakaldt strøm? slutter i toppen av minen og en elektrisk

Fartøi ifærd med at støte paa den ene av to sammenbundne miner.

Kaliumsmine.

kabel langs havbunden stod i forbindelse med et elektrisk batteri paa land. Under almindelige omstændigheter var den elektriske strømkreds brutt i strømslutteren, men naar minen støttes paa, sluttedes den i strømslutteren, platinatraaden fik strøm, glødet derved, og minen bragtes til eksplosion. En egen anordning tillot at man — efterat minen var utlagt — til et hvilketsomhelst øieblik kunde undersøke om ledningen og patronen var i orden.

Minerne utlagdes gjerne i linjer og med en indbyrdes avstand av ca. 50 m., idet kablene fra et bestemt antal miner forenedes i en i sjøen nedsænket forbindelseskasse, hvorfra en flerkjernet kabel førte til tændbatteriet iland.

Den «danske strømsluttermine» var forsaavidt av betydning for os som den gav foranledning til at der i 1874 anskaffedes en

c c ledningstraader. a patronlegeme. b fast bund. d tynd platinatraad, der gløder naar en strøm sendes gjens nem den. e tændsats (Ebnersats)-

Dansk strømsluttermine.

Elektrisk patron.

engelsk konstruktion av en strømsluttermine, hvilken— om end med modifikationer — fremdeles har nogen anvendelse. Minekassens ydre var her noget anderledes, idet den egentlige minekasse — der var av jern — hadde et beskyttende lag av træ, som ogsaa skulde tjene til at gi minen opdrift.

Undertiden blev strømslutteren anbragt i en egen flottør over minen, hvorved denne selv kunde lægges dypere under vandfla* ten og derved gives større effektiv ladning.

Samtidig med indførelsen av den elektriske strømsluttermine

Linje av strømslutterminer.

paabegyndtes ogsaa forsøk med saakaldte observations* eller sigteminer, saaledes ind* rettet at de gjennem en elek* trisk kabel kunde avfyres fra land i det øieblik da man ved peileapparater bestemte det fiendtlige fartøis plads at være over minen eller indenfor dens saakaldte virkningssfære (det omraade hvor mineeksplosionen er virksom). Disse miner var dels saakaldte bundminer, der — hvor dybderne ikke var for store — hvilte paa sjøbunden, dels flyteminer, og var i det hele av enklere konstruktion end strømslutterminen, hvor strømslutte* ren altid komplicerte systemet.

Disse miners anvendelse var imidlertid betinget av at mine* feltet til alle tider av døgnet — altsaa ogsaa om natten — kunde overskues. Dette spørsmaal blev hos os hurtig løst, idet torpedovæsenet allerede i 1873 indkjøbte sin første lyskaster med dynamomaskin og lokomobil til et minefelts oplysning om natten. Efter* hvert som de permanente sperringer etablertes, overgik minefeltets belysning til befæstningene, hvorav lyskaster* anlæggene utgjør en meget vigtig del.

Vanskeligheten ved anvendelse av sigteminer ligger i at vælge det rigtige avfyringsøieblik, eller med andre ord at bestemme skibets plads i forhold til ved* kommende mine. Vort torpedovæsen var dog heldig nok til allerede paa et meget tidlig stadium (1874) at komme i forbindelse med den tyske instrument* maker Siemens, hvis

sigteinstrumenter har faat en utstrakt anvendelse ikke alene hos os, men ogsaa i fremmede mariner.

Strømsluttermine med engelsk

strømslutter. (I bunden av ladningskassen strømslutter med tændpatron i ett.)

De bestaar i det væsentlige av to sigtekikkerter A og B — se figuren næste side — der anbringes saaledes at de har god utsigt over det underminerte farvand. Kikkertenes bevægelser i det horisontale plan overføres ad magneto*elektrisk vei til et par linjaler paa et bord, hvor det underminerte farvand med minerne kartmæssig er avlagt. Indsigtes begge kikkerter samtidig paa et og samme sted paa et far* tøi, vil derfor linjalenes skjæringspunkt angi fartøiets plads.

Ogsaa andre apparater til avfyrings* øieblikkets bestemmelse har været an* vendt og anvendes tildels den dag idag, men skal her ikke nærmere om* tales.

Intet av de forannævnte minesyste* mer anskaffedes i noget større antal til vor marine. Dette hadde sin væ* sentlige grund i at man endnu stod noget usikker overfor mange spørs* maal inden mineteknikken. Imidler* tid blev der i 1874-75-76 i Karls* krona avholdt en række interessante og indgaaende prøver og sprængnings* forsøk for fælles norsk*svensk*dansk regning, efter hvilke disse spørsmaal

flk sin løsning. Det materiel som i Moderne lyskaster.

Forskjellige typer av bundminer. (Sigteminer.)

de nærmest efterfølgende aar anskaffedes, saaledes i 1876—77 til Drøbaksunds mineforsvar, kunde derfor betragtes som gjennem* prøvet, og har i aarenes løp ikke undergaat væsentlige forandrin* ger. Materiellet til de senere etablerte permanente minesperrin* ger, hvorav der nu findes en flerhet, er ogsaa i sine hovedtræk lik det til Drøbaksund anskaffede, og bestaar saavel av strømslut* terminer som sigteminer samt av kombinationer av disse to systemer.

Til minesystemenes undersøkelse, avfyring og betjening i det hele hører talrike sindrig konstruerte instrumenter og apparater som man her av let forstaaelige grunde ikke kan gaa nærmere ind paa.

Minefelt med Siemenske sigteborde

Kranfartøi med minesystem klar til utlægning.

Til utlægning av minerne, hvis vegt med ankere og tilbehør kunde gaa op i et par ton, benyttedes i torpedovæsenets første dage nogen helt provisorisk indrettede barkasser som blev utlaant fra marinens hovedverft. Da de fornødne bevilgninger blev git til etablering av de forskjellige permanente minesperringer, anskaf* fedes ogsaa til minernes utlægning specielle fartøier, saakaldte kram fartøier, hvorav fæstningsartilleriet for tiden har ikke mindre end 8 stykker.

Det japanske slagskib «Hatsuse»'s undergang den 15. mai 1904 efter sammenstøt med en russisk undervandsmine.

Som før nævnt var det begivenhe* tene i den russisk* japanske krig, hvor begge de krigfø* rende parter ram* medes haardt ved fartøistap som følge av mineeksplosio* ner, der bragte

spørsmaalet om provisoriske mine*

sperringer frem hos os.

I motsætning til de permanente sperringer, hvis beliggenhet en interessert fiende altid vil vite at skaffe sig rede

paa under fred, er de provisoriske sperringers beliggenhet, som navnet ogsaa an* tyder, ikke paa forhaand helt fastsat, saaledes at en fiende ikke vet hvor minerne ligger eller vil komme til at ligge. De er der*

Kinesisk djunke som mineutlæggér i den russisk^japanske krig.

2. kl. kanonbaater som mineutlæggere.MIN Es OG TORPEDOVÆSEN

for farligere end de førstnævnte, som man ihvertfald ikke vil vove sig over uten at minerne paa forhaand er uskadeliggjort.

Betingelsen for at saadanne provisoriske minesperringer skal kunne spille en avgjørende rolle, er at de kan utlægges paa ganske kort tid. Mens de ældre permanente sperringer behøvde optil flere dage for at etableres, lægges de nye miner ut saa hurtig som mineutlæggeren kan passere over feltet.

Der er da ogsaa i de senere aar lagt adskillig vegt paa utvik lingen av dette for vore farvand saa nyttige materiel, og hundre* der av miner, der kan utlægges fra en række av vore fartøier, staar allerede parat til at tages i bruk.

Ogsaa paa materiel til indestængning av en fiende i hans egne havner ved miner er der tænkt, likesom man er forberedt paa at maatte rense vore egne fjorder for fiendtlige miner, om saadanne skulde være utlagt der. Disse ting kan imidlertid her ikke nær* mere berøres.

TORPEDOMATERIEL

I den rapport som Befæstningskommissionen under 30. okto* ber 1868 indleverte angaaende den fremtidige plan for vort tor* pedovæsen, gav den først og fremst anvisning paa anvendelsen av miner, men den anbefalte ogsaa anskaffelse av torpedobaater med saakaldt «stangtorpedo» efter konstruktion av den svenske officer og ingeniør Zethelius. Det var lignende fartøier der under navn av «Davids»med held anvendtes av Sydstatene un* der den nordame* rikanske borger* krig og blandt

andet sænket fregatten «Hou* satonic».

Under overveielserne om at anskaffe de smaa torpedobaater hadde imidlertid den engelske sjøofficer, kaptein Harvey, opfundet sin slæpetorpedo (se nedenfor), og det var et lignende apparat, konstruert av daværende kapteinløitnant Koren, som maa sies at ha været vor marines første torpedo. Der blev foretat forskjellige

«David».

forsøk med den utover somme? ren 1871, men de gav saa daar? lige resultater at der samme høst blev bestilt et sæt originale Harveytorpedoer fra England.

Harveytorpedoen bestod av et baatformet legeme (A) der rum? met en ladning paa ca. 35 kg. skyte? bomuld og hvortil var fast forenet et par opdriftsbøier (K). Ved hjælp av disse og en særegen slæpeanordning kunde torpedoen bringes til at gaa i eller like under vandflaten et stykke ut til siden og agtenfor det slæ? pende fartøi. Tændanordningen stod gjennem en elektrisk kabel, der var indflettet i slæperen i forbindelse med et batteri om? bord i dette.

De indkjøpte torpedoer blev til en begyndelse prøvet fra transportskibet «Falken» og senere fra kanonbaaten «Rjukan» mot en paa Kristianiafjorden drivende donkraft (løftefartøi).

Naar man skulde bringe torpedoen frem mot maalet, firte man ut paa slæperen ved hjælp av et bremsespil ombord, og torpe? doen skar da ut og dykkede under. Ved bremsning av spillet strammedes slæperen igjen og derved bragtes torpedoen til at stige op og slaa an mot maalets bund.

Efterat Harveytorpedoen i 1872 var indgaaende prøvet og nogen forbedringer med den foretat, blev dette vaaben fast installert i kanonbaatene «Glom? men» og «Lougen», mens de forsøk der i 1874 utførtes med den paa den fra John Thorny? croft & CO. hjemkjøpte torpedo? Angrep med Harveytorpedo.

Harvey's torpedo. B blyballast, R ror, H hanefot.MIN Es OG TORPEDOVÆSEN 3

Norsk slæpetorpedo. a træflottør, f følehorn, e ladningskasse, t—s tændindretning.

baat «Rap» faldt saa litet tilfredsstillende ut at de meget snart blev opgit.

Imidlertid var forsøkene med de før nævnte stangtorpedoer i disse torpedovæsenets første aar gaat jevnt fremover og i 1875 blev en saadan torpedo forsøksvis installert paa en av hovedverftets dampbarkasser.

Stangtorpedoen bestod i det væsentlige av en lang stang, paa enden av hvilken var anbragt en ladningskasse indeholdende fra 10—15 kg. bomuldskrudt. Ladningen kunde bringes til eksplosion ad elektrisk vei enten ved kortslutning av en kontakt ombord eller ved perkussion, naar torpedoen rammedes mot det fiendtlige skibs bund.

Heller ikke stangtorpe* doen flk hos os nogen syn* derlig anvendelse, idet kun ett fartøi, «Ulven», blev byg* get i den hensigt at føre dette vaaben (1878).

Allerede flere aar i for* veien — 1867 — var proble* met den selvbevægelige tor* pedo blit løst av den en* gelske mekaniker Robert Whitehead i Fiume. Til en begyndelse stillet . man sig hos os som ogsaa de fleste andre steder avventende over* for det nye vaaben, der paa* stodes at skulle revolutionere

Dampbarkas med stangtorpedo.

1. Model av kaptein Luppis' overHatetorpedo.

2. Whiteheadtorpedo fra 1870, fart 8 knop, rækkevidde 400 m., ladning 77 « skytebomuld.

3. Whiteheadtorpedo fra 1907, fart 31 knop, rækkevidde 1 000 m., ladning 78 tT skytebomuld.MIN Es OG TORPEDOVÆSEN

verdens krigsførsel, mens man midlertidig søkte at løse problemet uavhængig av Whitehead.

Saaledes gjordes i 1872 forsøk med en av den norske ingeniør B. Schnitler kon* struert selvbevægelig torpedo, dog uten heldig resultat.

Underhandlinger med Whitehead ind* ledets derfor i mai og juni 1875, hvilke førte til at Norge i forening med Sverige avkjøpte ham hans patenter samt én saakaldt normaltorpedo, hvilken mot veder* lag senere overtoges av den svenske marine.

Stortinget bevilget samme aar 50 000 spd. til anskaffelse av 25 torpedoer og desuten det nødvendige til indkjøp av et utskytningsapparat, luftkompressions* pumpe og andet tilbehør. Bestillingen blev foretat i forening med den svenske marine for at opnaa økonomiske fordele, idet Whitehead ikke uten store tillæg vilde levere et mindre antal end 50 torpedoer. Hermed var forbindel* sen med Whitehead knyttet.

Whiteheadtorpedoen var dengang og er fremdeles, praktisk talt, at anse som en liten undervandsbaat, der styrer sig selv auto* matisk baade i sideretning og dybde. Naar den træffer sit maal, vil den ved en egen tændindretning bringe sin ladning, der er anbragt i et kammer fortil og som i almindelighet bestaar av et brisant sprængstof, f. eks. skytebomuld eller trinitrotoluol, til at eksplodere.

Dens drivkraft er luft der er presset sammen til 150 atmosfæ* rer eller endog mere (man vil forstaa hvad dette er, naar man betænker at trykket selv i de nyeste dampkjeler sjelden overstiger 18 atmosfærer) i en bakenfor ladningskammeret liggende staal* beholder. Idet torpedoen forlater sit utskytningsapparat — tor* pedokanon, undervandsrør —, aapnes en ventil for luften, som da strømmer ind i en 2*, 3* eller 4*cylindret stempelmaskin. Denne driver igjen 2 propellere. Et eget bakenfor luftbeholderen lig* gende dyb de styre apparat, der bestaar av et hydraulisk stempel i forbindelse med en tung pendel, bringer torpedoen til at dykke

Helstøpt torpedoladning av skytebomuld.116

ned til den dybde man ønsker, og holder den un* der gangen paa denne dybde med næsten matema* tisk nøiagtighet (+ 0,8 meter). Et andet apparat —gyroskopet e\\er retningsregulato* ren — der er ans bragt agtenfor maskinrummet, sørger for at den gaar i like linje i den horisontale retning hvori den er utskutt, trods sjøgang og selv om den skytes ut tverskibs fra et fartøi i fuld fart. Gyroskopet kan ogsaa stilles saa man skyter i en hvilkensomhelst vinkel, eller sky* ter «om hjørnet» i en vilkaarlig valgt bue, hvor* efter torpedoen fortsætter retlin* jet i sigteretnin* gen. Under fredsøvelser indstilles torpedoen saaledes at maskinen stoppes paa en bestemt distanse, og torpedoen springer op til vandflaten, hvor den blir liggende og flyte til den blir slæpt tilbake og gjort klar til nyt skud. I krigstid stilles den saaledes at den, hvis den feiler sit maal, aapner en ventil — sænkningsvenn tilen — hvorigjennem vandet strømmer ind og sender den tilbunds,

Torpedoutskytning fra prøvestationen.forat den ikke skal drive om* kring og bli en fare for egne eller nøitrale magters skibe. Alt dette klarer torpedoen glimrende og næsten uten feil. Hvad der nu er gjenstand for ut* vikling, er dens fart og den av* stand hvorpaa den naar frem til sit maal.

Den oprindelige Whiteheadtorpedo, hvortil idéen var utklæk* ket under arbeidet med at forbedre en av den østerrikske kaptein Luppis konstruert overflatetorpedo — se fig. side 114 —, førte kun en ladning av ca. 8 kg. dynamit og hadde en hastighet av 6 knop paa ganske kort distanse. Den hadde form som en delfin og var forfærdiget av kjeleplater, men den blev som alle senere White* headtorpedoer fremdrevet ved hjælp av komprimert luft, der vir* ket i en luftmaskin som igjen drev en 6*bladet propeller. Med hensyn til dybden var den selvregulerende. Allerede den saa* kaldte normaltorpedo repræsenterte en betydelig forbedring, idet den paa en samlet vegt av 295 kg. førte en ladning av 27 kg. bomuldskrudt og gjorde en fart av 7,25 knop paa 550 m. De torpedoer som marinen flk hjem i 1876, var 5,8 m. lange med en diameter av 38 cm. og veiet 360 kg., hvorav ladningen, der be* stod av skytebomuld, utgjorde 23 kg. Farten var 20 knop paa 183 m. med et tryk i luftbeholderen paa 65 atm.

Senere er forbedringer i torpedoenes konstruktion gaat slag i slag, og farten er efter hvert gaat betydelig op saaledes at ældre beholdninger stadig har maattet vike pladsen for nye. Da man for faa aar siden med 90 atm. tryk opnaadde 30 knop paa 400 m., syntes man dette var glimrende resultater. Den største avstand disse torpedoer var indskutt paa, var 800 m. Vanskeligheten laa deri at luftbeholderens størrelse var begrænset, og at luften under sin voldsomme ekspansion avkjøltes meget sterkt og derved hurtig

Virkningen av et torpedoskud paa den russiske krydser «Pallada» som blev torpedert av japanerne 8. februar 1904.118

tapte i tryk. Saa øket man i 1905 begyndelsestrykket i luftbeholderen helt fra 90 til 150 atmosfærer, og deri* gjennem farten paa 400 m. til 34 knop og distansen til 2000 m. med 25 knop. Men her syntes man ogsaa at være naadd til grænsen for en torpedos præstationer. Skulde man komme videre, var det eneste middel at tilføre luften varme utenfra, ellers risikerte man at torpedoens maskin paa grund av isdannelser stoppet av sig selv.

Problemet løstes paa forbausende kort tid ved den White* headske fabrik i Fiume, og allerede i 1908 var vor marine i be* sidde Ise av de første saakaldte varmlufttovpedoer. I disse benyt* tes luften til at forbrænde petroleum, og forbrændingsproduktene sendes til maskinen med meget høi temperatur (flere hundrede grader).

Paa den maate kan man med samme luftvegt i længere tid faa et betydelig høiere maskintryk og dermed større fart, eller man kan anvende det låve tryk over en længere distanse.

I de sidste aar er varmeapparatet forbedret derved at man be* nytter overskuddet av forbrændingsvarmen til at fordampe vand, som ogsaa ledes til maskinen, hvorved drivgassens mængde yder* ligere forøkes.

Opfindelsen av varmeapparatet er kanske i sin betydning den største i torpedoens levetid. Vore sidste torpedoer

har saaledes en rækkevidde av 6 000 m. med 27 knops fart og gjør 39 å 40 knop paa 2 000 m., og 44 å 45 knop paa 1 000 m. De fører en sprængladning av 100 kg. trotyl (trinitrotoluol), diameteren er 45 cm. og længden 5,3 m.

Det første fartøi i vor marine som blev armert med Whitehead* torpedoer, var kanonbaaten «Sleipner», der gik av stabelen i 1877.

Utskytningsapparatet bestod i det væsentlige av et langt rør som var vandtæt indbygget i forstævnen under vandlinjen, og som

Torpedoen utskytes fra en torpedobaat.

Kanonbaaten «Sleipner»s utskytningsapparat.

ved et slusearrangement kunde sættes i forbindelse med sjøen utenfor. Røret endte baktil i en kasseformet tilbygning med lok oventil, hvorigjennem torpedoen indlagdes i fuldt ladet tilstand. Naar slusen derpaa var aapnet, kunde torpedoen, som da var omgit av vand, ved hjælp av sammenpresset luft utskytes av røret, idet dens egen maskin samtidig blev sat igang.

Flere av vore mindre og større fartøier, saaledes kanonbaatene «Nor», «Brage», «Vidar», «Gor», «Tyr», «Viking» og «Frithjof», blev i de følgende aar forsynt med utskytningsapparater av lig* nende, men forbedret konstruk* tion.

Torpedoen hadde imidlertid allerede paa et meget tidlig stand* punkt skapt sin egen skibstype, torpedobaaten, som ved sin store fart og forholdsvis ringe stør* reise uset skulde føre det far* lige og dødbringende projektil ind paa skudhold av de vældige motstandere, panserskibene.

Hos os blev den før nævnte baat «Rap», der i 1873 indkjøp* tes fra John Thornycroft &. co. for at armeres med Harveytor* pedoer, ogsaa den første torpedo* baat som førte Whiteheadtorpe* doer. Den er vistnok den første baat i verden som blev bygget med dette maal for øie. Ut* skytningsapparatene, der var

«Rap»'s utskytningsapparat i tversnit og set ovenfra. (Den ene ramme staar oppe paa dæk, den anden med iværende torpedo (E) er nedfirt i vandet.)

«Od»s forskib.

meget primitive, bestod av aapne rammer hvori torpedoene ind? lagdes og derpaa sænkedes i sjøen.

Ved hjælp av en line blev torpedoens hane aapnet og den gik da ved egen maskin ut av rammen og mot sit maal.

I 1882 byggedes vor næste torpedobaat som udelukkende var bestemt for utskytning av Whiteheadtorpedoer, «Od», hvilken endnu eksisterer.

Utskytningsapparatet bestaar ogsaa her av et rør som er ind? bygget i forstævnen, men over vandlinjen. Torpedoen indlægges i røret gjennem en dør baktil og utskytes ved komprimert luft.

Lignende utskytningsapparater er efterhvert blit anbragt paa en række av vore nyere og nyeste torpedobaater. Samtidig er disse ogsaa blit forsynt med torpedokanoner, det vil si torpedo? rør som er anbragt i en slags svingbare affutager paa vedkom? mende torpedofartøis dæk, og hvorfra torpedoen skytes ut over fartøissiden. Som utskytningsmiddel benyttes da enten krudt eller komprimert luft.

De nyeste bærere av torpedovaabnet, undervandsbaatene, har kun undervandsutskytningsrør i likhet med de paa vore ældste fartøier anbragte. Som regel har hver baat flere rør saaledes installert at der kan skytes baade forover og agterover.

Torpedokanon.TORPEDOBAAT AV

B. Banj er. S. Styretaarn. Kb. Kabys. K. Kul. F. Fyrrum. M.

Norges sjøforsvar..SSE «HVAS» (1900).

um. V. Vand. UM. Underofficersmesse.. CK. Chefens kahyt.

H. Aschehoug &. Co.MIN Es OG TORPEDOVÆSEN

Ogsaa vore panserskibe fører torpedoer og har undervands* utskytningsapparater. Disse staar omtrent tvers paa fartøiets længderetning og kan benyttes ikke alene under stilleliggen, men selv under fuld fart.

RADIOTELEGRAFI

Radiotelegrafien, denne yngste gren av elektroteknikken, er som allerede berørt ikke av nogen gammel dato, men har i den korte tid som er hengaat siden dens første indførelse i den praktiske bedrift, un* dergaat en enestaaende rask utvikling. Allerede længe hadde man gjennem forsøk lært at kjende de utstraalingsfænomener som var knyttet til hurtige elektriske oscillationer. Disse forsøk var i midler* tid mere eller mindre knyttet til laboratorienes snævre plads, og intet var gjort for det praktiske livs behov. Da kom i 1895 den knapt

Fartøier med radiotelegraf.

20*aarige italiener Marconi paa den geniale tanke paa basis av de foreliggende kjendsgjerninger og ved endel egne, meget vigtige opfindelser at konstruere et apparatsystem hvorved man uten traadforbindelse kunde telegrafere mellem to stationer. Eksperi* mentene lykkedes over al forventning, og dermed begyndte den «traadløse» sin seiersgang over hele verden. Fra de første faa kilometer er man nu i løpet av knapt 15 aar naadd ut paa av* stande paa 7 å 8000 km., ja det paastaaes at man nu har opfan* get signaler som har passert hele jorden rundt.

I vor marine holdt den traadløse telegraf eller radiotelegrafen som den nu benævnes sit indtog i 1901, da der blev anskaffet komplette apparater av'det saakaldte Telefunkens system til to panserskibe. Disse første apparater var langt fra fuldkomne, men de lot ane at122

man her var kommet ind paa felter av overordentlig betydning for sjøforsvaret. De følgende aar blev der drevet indgaaende forsøk og øvelser, nye og forbedrede stationer indførtes efterhvert paa fartøi efter fartøi. For tiden er 25 av marinens fartøier — fra panser* skibene ned til de mindre torpedo* og undervandsbaater — for* synt med radiotelegraf.

I 1905 anskaffedes til marinen to faste kyststationer, en paa Tjømø og en paa Flekkerø. Nytten av disse har for marinen

Kystradiotelegrafstation.

været meget stor, idet det ved disse stationers hjælp har været mulig til enhver tid at staa i forbindelse med de paa sjøen værende fartøier i flere hundrede kilometers avstand.

Høsten 1910 overgik disse to stationer til telegrafetaten og er fra samme tid aapnet for almindelig international korrespondanse. Samtidig fik marinen sin egen kraftige landstation paa Bromsjordet ved Karljohansvern, gjennem hvilken den tjenstlige korrespondanse mellem fartøiene og land nu besørges.MIN Es OG TORPEDOVÆSEN

Bilag 1.

OPGAVE OVER MINEVÆSENETS ARBEIDSSTYRKE FRA 1875-1913

30/6 1875 . . 1 mand » 1876 . . 2 -» 1880 . . 3 -» 1881 . . 4 -» 1885 . . 5 -» 1887 . . 6 -» 1888 . . 7 -» 1892 . . 9 -»

1893 . . 7 -

3% 1894 . . 14 mand » 1895 . . 17 - » 1897 . . 18 - » 1898 . . 20 - » 1899 . . 24 - » 1900 . . 25 - » 1902 . . 24 - » 1903 . . 31 - » 1904 . . 33 -

3% 1905 . . 38 mand

» 1906 . . 64 -

» 1907 . . 49 -

» 1909 . . 51 -

» 1910 . . 64 -

» 1911 . . 74 -

» 1912 . . 83 -

» 1913 . . 88 -

Bilag 2.

OPGAVE OVER MINEVÆSENETS BUDGETTER FOR AARENE 1873-1914

Vt 1873- i0/6 1874 15 000 spd. » 1874- » 1875 25 000 - » 1875- » 1876 68 200 - » 1876— » 1877 44 300 - » 1877- » 1878 145 200 kr. » 1878— » 1879 52 000 - » 1879— » 1880 23 000 - » 1880- » 1881 28 000 - » 1881- » 1882 45 500 - » 1882— » 1883 33 500 - » 1883- » 1884 33 500 - » 1884- » 1885 29 500 - » 1885— » 1886 69 000 - » 1886- » 1887 59 000 - » 1887— » 1888 73 000 - » 1888- » 1889 38 000 - » 1889— » 1890 42 000 - » 1890- » 1891 49 000 - » 1891— » 1892 98 000 - » 1892- » 1893 140 500 - » 1893- » 1894 89 000 - » 1894- » 1895 87 000 - » 1895- » 1896 99 500 - » 1896- » 1897 162 000 - » 1897- » 1898 142 200 - » 1898- » 1899 100 000 -

V7 1899-31/s 1900 (3A aar)

62 250 kr.

74 1900- » 1901 33 800 -

» 1901- » 1902 100 700 -

» 1902- » 1903 72 000 -

» 1903- » 1904 67 000 -

» 1904- ». 1905 50250 -

» 1905- » 1906 56 750 -

» 1906- » 1907 71000 -

» 1907- » 1908 109000 -

» 1908—8% 1909 (5A aar)

164 300 -

» 1909- » 1910 91 500 -

» 1910- » 1911 71000 -

(Desuten til anskaffelse av mis ner og indredning av mineut* lægningsfartøier 250000 kr.)

» 1911—3% 1912 109 700 -

(Desuten til anskaffelse av minemateriel 100000 kr.)

» 1912—3% 1913 99 800 -

(Ekstraordinært til anskaffelse av torpedoer m. v. 1 million. Desuten til anskaffelse av minemateriel 100 000 kr.)

» 1913—3% 1914 106 500 -SJØOFFICERSKORPSET

Ved adskillelsen fra Danmark i 1814 tok de paa sjøkadet* akademiet i Kjøbenhavn gaaende norske kadetter sammen med de fleste norsk fødte sjøofficerer sin avsked. Kun én norsk kadet forblev i dansk tjeneste. Enkelte dansk fødte officerer foretrak at forbli i Norge, hvor de under krigen var vokset fast, mens paa den anden side enkelte norske officerer blev i Danmark. Den sidste norsk fødte kadet som dimittertes fra akademiet (1813), nemlig T. Konow, møtte næste aar, endnu ikke 18 aar gammel, som repræsentant for den norske flaate paa riksforsamlingen paa Eidsvold. Han avancerte til kontreadmiral og døde i 1881 som den sidste eidsvoldsmand.

Ialt talte det norske sjøofficerskorps efter adskillelsen 39 mand, herav 1 kommandør (Fabricius), 4 kapteiner, 7 kapteinløitnanter, 7 premierløitnanter og 20 sekondløitnanter. 10 av disse officerer var danskfødte, hvorav 4 ved aarets utgang igjen forlot den norske tjeneste og vendte tilbake til den danske marine.

Foruten de faste officerer var der 124 saakaldte maaneds* løitnanter, ansat fra aaret 1808 og utover. Alle disse blev av* skediget i slutten av 1814 og begyndelsen av 1815. Flere av dem indgav ansøkning om at bli utnævnt til faste officerer, men kun 5 av dem blev utnævnt til sekondløitnanter efter at ha under* kastet sig en eksamen.

Man begyndte allerede meget snart at lægge planer til en sjøkrigsskole, og i 1816 var de fornødne overveielser saavidt frem* skredet, at Hans Majestæt kong Carl under 23. december kunde befale oprettelse av et Søcadetinstitut.Hans Majestæt Kong Haakon VII

Admiral og høistbefalende for Norges sjømagt.

Fot.

Rude 6. Hilfling.126

NORGES SJØFORSVAR 1814-1914

Viceadmiral Jens Schou Fabricius.

Statsraad, kommandør Thomas Fasting

Kontreadmiral Jochum Nicolai Müller.

Institutets høitidelige aapning foregik i Fredriksværn mandag 27. oktober 1817.

Paa denne dag samledes marinens høist* befalende, admiral Fabricius, chefen for Marinedepartementet, statsraad Fasting, ste* dets militære og cvile funktionærer, de ved institutet ansatte officerer, lærere og kadetter om formiddagen kl. 11 i institutets lokale, hvor statsraaden kundgjorde Hans Maje* stæts resolution og holdt følgende tale:

«Som et for Søfart og Handel bekvemt beliggende Land, hvilke Næringsveie ei* heller dets Indbyggere kunne undvære, om de ved Landets Frembringelser skulde be* virke Erstatningen av dets Mangler, — som og til de vidt adspredte Kystboeres Betryg* gelse mod fiendtligt Overfald, trænger Norge til en væbnet Sømagt.

Denne kan kun lidet udrette, naar den ei er vel ordnet og afrettet, samt bli* ver rigtigt og hensigtsmæssigt anbragt. Til dettes Udførelse fordres Anførere af høiere og lavere Slags, paa hvis Egenskaber og Dygtighed det for en stor Del beroer, hvorvidt det ved den væbnede Magt til* sigtede Gavn kan forventes opnaaet. Saa* ledes fremstaaer Nødvendigheden af en Officiersstand, men skal en Officier kunne have den tilbørlige Dygtighed, maa han dertil dannes, ligefra den tidlige Ungdom bibringes det Grundlag af Kundskaber, og den Aand, ved hvis videre Uddannelse i Tjenesten og ved Erfaring han sættes istand til i de mangehaande Tilfælde, han kan stedes, med Duelighed og Klogskab at op* fylde det Krav, Kongen og Fædrelandet har paa ham.

Ved naadigst at henvende sin Op* mærksomhed herpaa, har Hans Majestæt Kongen under 23. December f. A. behagetSJØOFFICERSKORPSET

at befale, at til Dannelse af Officierer for Hans Majestæts norske Søetat skal i Fredriksværn oprettes et Institut under Navn af «Det Kongelige Norske Søcadetkorps», og tillige under samme Dato naadigst ladet udfærdige et Reglement for bemeldte Corpses Beskaffenhed og Virksomhed.

Efter derom indkomne Ansøgninger har Hans Majestæt under 1. September d. A. naadigst forundt 9 Ynglinge Ansættelse som Cadetter ved dette Corps, og derhos befalet, at i Betragtning af Rigets Trang til at denne Indretning sættes saa hastigt som muligt i Virksomhed, skal Institutet med dette Antal aabnes, omend* skjønt det Antal, Reglementet for samme foreskriver, derved ei er complet.

Til Iværksættelse af denne Hans Majestæts naadigste Befaling og efter Hans Excellence Feltmarskalkens desangaaende yder* ligere Bestemmelse, er det, at vi nu paa dette sted som det for Institutet bestemte Lokale ere forsamlede.

Jeg skal gjøre den ærede Forsamling bekjendt med nogle af Reglementets Paragrapher.»

Statsraaden oplæste derefter endel av Reglementet, og fort* satte saaledes:

«Hvorefter jeg overdrager Dem, Hr. Captain Müller, som Hans Majestæt naadigst har udnævnt til Commandeur for Corpset, mere specielt at gjøre de Vedkommende bekjendt med Reglementets Bydende, og foranstalte, at Enhver fra idag af tiltræder sine For* retninger i Overensstemmelse dermed. Det vilde være ikke at erkjende den Tjenesteiver, Retskaffenhed og gode Sindelag, De som Officier allerede har lagt for Dagen, om jeg videre talede til Dem angaaende Vigtigheden af den Post, Hans Majestæt har havt den Tillid at anbetroe Dem.

Ligesom jeg er overbevist om, at det skulde være et forgjæ* ves Foretagende, om jeg prøvede paa at forhøie de Følelser, og endvidere oplive de Forsætter, De mine Herrer ved Corpset an* satte Officierer og Lærere befinde Dem gjennemtrængte af til For* del for Fædrelandet og de Ynglinge, i hvis Dannelse, fremtidige Værd og Lykke De fra nu af vil have saa stor Andel.

Dem Ynglinge befaler jeg i Forsynets Varetægt, tryg om, at De i hver af Deres Foresatte vil finde en til Deres sande Vel veiledende Ven. Jeg tillader mig nu ærbødigst at anholde vor Etats høistærværdige Senior om at fuldføre den Handling, som er nærværende Forsamlings Formaal.»128

NORGES SJØFORSVAR 1814-1914

Kontreadmiral Peter Christian Petersen.

Statsraad, kaptein Ole Wilhelm Erichsen.

Kontreadmiral Gabriel Hesselberg.

Derpaa holdt admiral Fabricius føl* gende tale:

«Mine ærede Venner!

Med Alderdommens Kjendetegn paa mit Hoved og med dens Frugter i mit Indre vil jeg opfylde min agtværdige Vens og Medbroders Forlangende saavidt jeg formaar, dybt følende, at mine svage Evner ei svarer til Hjertets Varme for enhver god Sag, og sandelig — for os Sømilitære, for enhver, der mener det ærligt med Kon* ge og Fædreland, er den nærværende af saare megen Vigtighed. At Norge maa have en Søforce er klart, og allerede bevist

— hvad denne var i Fortiden, især i Kong Haakon den Gamles Tid, det vide vi alle,

— saa kan den ikke blive nu — ei heller fornødiges det, men den maa voxe relativt til vort Lands Kræfter, til vort politiske Forhold med andre Magter; — som Nor* ges Handel tiltager, saa maae og de Mid* ler tiltage, der skal beskytte den. At der i Norge har været bygget Krigsfartøier fra Oldtiden til den Dag i Dag, derom vid* ner Historien og vor egen Erfaring, men at der i nogen Tid har været etableret en Læreanstalt for at danne vordende Sømili* tære, derom lede vi forgjæves. Det blev Søkrigeren, vor hæderværdige Konges skjønne Lod, at oprette

det første Sømili* tære Institut i vort elskede Fædreland. Ligesom dettes Oprettelse beviser hans landsfaderlige Omhu og Kjærlighed, saa vidner det ogsaa om Norges større Selv* stændighed. At fremme dette vor gode Konges Øiemed, til Gavn for vort Fædre* land og Hæder for vort Samfund, bliver saaledes en hellig Pligt for Enhver af os efter Evne og Stilling. Maaden hvorpaa dette skal skee ved Institutet, er Eder alle*SJØOFFICERSKORPSET

rede bekjendt i Oplæsningen af Hans Majestæts Reglement og af min Vens Tale til Foresatte og Lærere, men — for Eder I Ynglinge, som idag træde nærmere til os, for Eder vil jeg med faa Ord vise den sikreste Vei til at opfylde denne Læreindretnings velgjørende Hensigter, og dette er ved Flittighed, Lydighed, Orden og en god Opførsel at vinde Eders Foresattes Kjærlighed og Agtelse; dette skal i Tiden lede Eder til det store Formaal, ved Duelighed og retskaffen Vandel at medvirke til vort elskede Fædrelands Held og Hæder.

Orden, som er Sjælen i alle vore Handlinger, fordres end mere for den Militære, da Subordination og Punktlighed er denne Stands Hovedstøtter; disse lede igjen til Fasthed, en Egenskab saare nødvendig for enhver Militær. Ikke forstaar jeg herved Halsstarrighed og Paastaaenhed, der oftest vidne om slet fordøiet Kundskab og elendig Egoisme, denne maa stedse være langt fra Eder, — men ved Fasthed forstaar jeg Urokkelighed i Pligternes Opfyldelse, hvis oprindelige Grundvold er sand Fædrelandskjær* lighed. Denne hellige Varme, som den gode Skaber nedlagde i ethvert Menneskes Hjærte, — som hos alle Nationer har frem* bragt store Mænd, det vil sige Mynstere paa Gavnlighed for Samfundet — denne høie Følelse, som satte vor ærværdige Konge paa sine Forfædres Trone — denne, som jeg med Overbevisning ved at være rodfæstet hos alle Eders Opdragere, — den voxe med Eders Alder, ved denne Fasthed, mine elskede Ynglinge, for* enet ved sand Religiøsitet, skulde I med Selvtilfredshed opfylde Pligternes Dont, vorde kraftfulde og uforsagte i Nøden, og — rolige i Døden.

Mine værdige Venner! Jeg burde sige meget mere, men mit Hjærte er fuldt, fuldt af Taknemmelighed til det gode Forsyn, som lod mig opleve denne høitidelige Dag, — fuldt af oprigtige Ønsker, at Gud den Almægtige vil tage dette Læreinstitut under sin Varetægt og Beskyttelse, at engang vore Efterkommere maatte velsigne denne Dag, paa hvilken Grundvolden blev lagt til den vordende Norske Marine.

Og da den Sandhed staar urokkelig, at alt Godt kommer fra Gud, og med ham maa begynde, saa ville vi samtlige begive os i hans Tempel, og i Forening med dette Steds værdige Reli* gionslærer ved festlig Sang og inderlig Bøn tilbede os hans Bi* stand og Velsignelse, — og saaledes aabnes rigtigst Det Kongelige Norske Søcadetinstitut.

Gud bevare Kongen og hans Riger.»

Ifølge det første reglement skulde elevenes antal være 20 virkelige kadetter med 5 spd. i maanedlig gage og 10 volontør* kadetter uten gage. Desuten aapnedes — for at institutet altid kunde være sikret tilgang av elever i passende alder — adgang til at la barn indskrive til optagelse ved korpset. Andragender om saadan indskrivning indvilgedes av rikets feltmarskalk. Indskriv* ningen foregik helt ned til 7 aars alderen.

Ved indtrædende vakancer skulde korpskommandøren fore* slaa til ansættelse som kadetter det dobbelte antal av de ledige nummer blandt de indskrevne som var i alderen mellem 12 og 15 aar. Ansættelser skedde til en begyndelse ved kongen. Til ansættelse som kadet skulde sjøofficerenes sønner fortrinsvis komme i betragtning. Denne bestemmelse blev hævet i 1830.

Forinden optagelse underkastet aspirantene sig en prælimi* næreksamen i modersmaal, regning, skrivning, religion, historie og geografi, fransk eller tysk samt tegning. Disse fag kaldtes bividenskapene, og i dem avholdtes altid præliminæreksamen i hvert aars april og oktober maaned, dels for optagelse som kadet, dels som forberedelse til de følgende eksamener, 1ste matematiske eller navigationseksamen og 2den matematiske

eksamen. Til under* visningen benyttedes 46 timer ukentlig.

Efterat kadettene var konfirmert anvendtes religionstimene til moral* og retslære.

Kadettene maatte som før nævnt underkaste sig to matema* tiske eksamener med forutgaaende eksamen i bividenskapene, videre artillerieksamen i to avdelinger, eksamen i «sphærica», samt endelig officerseksamen, der omfattet alt hvad der var lært paa institutet.

Med hensyn til sjøtogtene var intet bestemt fastsat; dog var kadettene paa togt hver sommer i 3—5 maaneder, delt i 4 klasser, og hvert togt avsluttedes med en eksamen i sjøvidenskapene. Var alle 4 eksamener bestaat, var kadetten færdig med sin officers* eksamen tilsjøs. Efter bestaat land* og sjøeksamen indstilledes vedkommende til officer.

Nogen bestemt utdannelsestid var ikke fastsat, dog maatte ingen bli staaende mere end 8 aar ved korpset. Tiden fra ansæt* teisen som kadet indtil officerseksamen dreiet sig om 4—7 aar.

Det reglementerte antal av 30 kadetter naaddes først i 1820. Antallet blev ved kgl. res. av 16. oktober 1833 reducert til 20, samtidig som det blev bestemt at de senere antagne kadetter ikkeHans Majestæt Kong Oscar II. Fot- L" Szacinski-

Admiral og høistbefalende for Norges sjømagt 1872—1905.132

skulde ha gage. Derimot bevilgedes 300 spd. aarlig til under* støtteise for meget trængende kadetter. Volontørkadetinstitutionen ophævedes ved samme anledning. Antal virkelige kadetter blev altsaa uforandret.

I tidens løp undergik naturligvis reglementet av 1816 ogsaa adskillige andre forandringer, men det opnaadde dog den for slike planer forholdsvis høie alder av 26 aar. Det nye reglement — av 1842 — angav som sit formaal foruten at utdanne officerer for marinen ogsaa

Fra Fredriksværn.

(Billedet er tat ved en havefest i 1864 i anledning av sjøkadetinstitutets flytning.

Selve institutet vil sees paa billedet paa side 5.)

«at danne unge sjømænd til at kunne blive duelige navigatører for koffardifarten ved at lade dem deltage i søcadetternes undervisning og øvelser, uden at nogen forøget udgift for staten derved op* staaer». Der oprettedes derfor ved skolen en særlig navigationsklasse.

Indtrædelsesalderen blev hævet ett aar, og av de aspiranter som hadde bestaat præliminæreksamen, skulde et antal av indtil dobbelt saa stort som de ledige nummer delta i et togt til prøve av deres praktiske anlæg. Kundskapsfordringene for aspirantene forøkedes betydelig. Dette hadde sin grund i den i de seneste aar betydelig tiltagende søkning til institutet. Mens man til en begyndelse for at sikre sig tilgang maatte gripe til indskrivningen og gi kadettene løn, var søkningen nu tiltrods for gageringens ophør tiltat saa betydelig at aspirantenes antal ofte var mange*

dobbelt de ledige nummer. Denne sterke tilstrømning hadde til følge at der likeoverfor de smaa fordringer var yderst vanskelig at vælge mellem de mange aspiranter.

Med hensyn til tiden for utdannelsen bestemtes kun at en kadet skulde avskediges, hvis han ikke hadde bestaat 1. eksamen senest 3 aar, 2. eksamen senest 6 aar og officerseksamen senest 8 aar efter sin optagelse.

Navigationselevene, hvis antal ikke skulde overstige 10, skulde

Sjøkrigsskolen i Karljohansværn.

antages i alderen 15—18 aar. De maatte før optagelsen underkaste sig præliminæreksamen og fremlægge bevis

for mindst 3 maaneders sjøfart. Skjønt de væsentlig skulde undervises i navigation og sjømandskap, skulde de desuten delta i kadettenes undervisning, saaledes at de kunde bli skikket til duelige maanedsløitnanter, hvortil de skulde ha fortrinsvis adgang naar staten behøvde dem. Ombord skulde de fornemlig øves i praktisk navigation. Ingen maatte opholde sig mere end 3 aar ved institutet; uniformen var som kadettenes, dog uten verge.

Samme høst — 1842 — optoges 4 navigationselever. Institu* tionen ophørte dog av sig selv paa grund av mangel paa søkning.

Den sidste elev blev antat i 1845, hvorefter navigationselevklassen blev ophævet i 1848. Samme aar indskrænkedes kadettenes antal til 15.

Reglementet av 1842 var gjældende til 1852, da der fastsattes et nyt reglement og hvorved der skedde et større brud paa den ordning som med mindre modifikationer hadde bestaat siden 1817. Der blev nemlig bestemt at fordringene til saavel antagelses* som avgangseksamen skulde skjærpes, aarlige eksamener indføres, kadettene inddeles i 3 klasser, undervisningstiden indskrænkes til 6 timer daglig, samt at de fra skolen utgaaede elever skulde staa 1 aar som «eksaminerte kadetter» før de blev utnævnt til officerer. Kadettenes antal fastsattes fremdeles til 15.

Da Stortinget imidlertid fandt at omkostningene paa denne maate blev store i forhold til kadettenes antal, blev det^ ved kongelig resolution i 1856 bestemt, at antallet efter Marine* kommandoens nærmere bestemmelse skulde forøkes indtil 30, samt at tilsagnet om efter bestaat avgangseksamen at indstilles til officer skulde bortfalde. Paa grundlag av denne resolution blev der i 1857 fastsat nyt reglement for institutet, hvori bestemtes at kadetter som var færdig med sin tjeneste som «eksamineret», ved forefaldende vakancer kunde indsende ansøkning om ansæt* telse som officerer. De som hadde bestaat avgangseksamen uten at bli officerer, skulde forpligte sig til i en tid av 10 aar at motta ansættelse som officer ved sjøvæbningen.

I 1864 flyttedes skolen til Karljohansværn, hvor den nu* værende bygning den hele tid har været benyttet.

Imidlertid bevirket reglementet av 1857 at søkningen til skolen blev liten, hvorfor der i 1867 blev nedsat en kommission for at utarbeide en ny plan. Allerede før denne hadde avgit sin ind* stilling, blev der ved kgl. res. av 13. januar 1868 bestemt at an* tagelseseksamen for aspiranter ikke skulde avholdes ved Søcadet* institutet i 1868. Den ovennævnte kommission indgav sin be* tænkning samme aar, men forslaget blev ikke bifaldt, hvorfor en ny kommission nedsattes i 1869. Denne hadde som mandat at ta under overveielse om ikke Sjøkadetkorpset og Sjømilitære korps kunde slaaes sammen til én opdragelsesanstalt med 2 avdelinger, en for officersaspiranter og en for underofficersaspiranter, disse sidste med adgang til paa visse vilkaar at overgaa til officers* aspiranter.

Kommissionens indstilling overensstemmende hermed blevHans Majestæt Keiser Wilhelm II.

Admiral i den norske marine (aeresgrad 1890).

som planforslag forelagt Stortinget i 1871. Stortinget anmodet imidlertid om til sammenligning at faa forelagt en plan, bygget paa Sjøofficerskorpsets rekruttering fra handelsmannen, og der blev da i den anledning nedsat nok en kommission i 1873. Denne indgav sit forslag det næste aar, og i henhold til dette forslag gav Stortinget i 1875 bevilgning til Sjøkrigsskolen.

Fra 1868 til og med 1875 blev der da ingen kadetter optat. I 1872 tok de 4 sidste kadetter sin avgangseksamen ved Søcadet? institutet, og i de følgende 4 aar var altsaa skolen helt nedlagt.

De i Plan for Sjøkrigsskolen av 1876 vedtagne hovedprinciper for utdannelsen var:

1. Fordring om forutgaaende sjøfart til koffardis.

2. Aspirantene maatte ha middelskoleeksamen.

3. Skolen var delt i 2 avdelinger, nemlig nederste avdeling, hvis elever benævntes sjøkadetter, der efter bestaat avgangseksamen ansattes som sekondløitnanter, og øverste avdeling, hvor sekondløitnanter utdannedes til faste officerer.

Av de fra nederste avdeling uteksaminerte elever optoges det nødvendige antal i øverste avdeling, mens de øvrige efter 2 aars tjeneste som sekondløitnanter ansattes som reserve? officerer.

4. Elevene fik løn.

Der har i aarenes løp været foretat forskjellige forandringer i Sjøkrigsskolens plan, saaledes bl. a. med hensyn til fordringen til fartstid og varigheten av skoletiden i de to avdelinger, men de forannævnte hovedprincipper er fremdeles gjældende.

De nugjældende bestemmelser (plan av 8. juni 1907) er: For optagelse kræves at aspiranten:

1. har gjort tjeneste i utenriksfart paa større handelsfartøi i 21 maaneder;

2. har bestaat middelskolens avgangseksamen samt optagelses* eksamen;

3. ikke er over 20 aar gammel den 1. oktober det aar han op? tages;

4. er uten legemsfeil og ved god helbred;

5. avgir forpligtelse til at gjennemgaa skolens nederste avdeling og efter endt skolegang i nederste avdeling at motta ansæt? telse som sekondløitnant og senere, i tilfælde av at han ikke blir ansat i det faste officerskorps, som vernepligtig officer.

Optagelseseksamen omfatter prøve i norsk, engelsk, tysk, fransk, matematik og fysik; efter de ved denne prøve erholdte karakterer og karakterene ved middelskoleeksamen bestemmes følgeordenen for de antagne kadetter.

Nederste avdeling har 3 etaarige klasser, hver med ca. 772 maaneds skolegang og ca. 47a maaneds togt paa sjøgaaende øvelsesskib.

Øverste avdeling har 2 vinterkurser, hvert av ca. 7 maaneders varighet.

Efter bestaat avgangseksamen og 12 maaneders praktisk tje* neste, hvorav 8 maaneder til orlogs, ansættes sekondløitnantene ved ledighet i korpset som faste officerer (premierløitnanter).

De sekondløitnanter som ikke optages i øverste avdeling, an* sættes efter 6 maaneders tjeneste som vernepligtige officerer.

Siden skolens oprettelse er ialt ansat 724 kadetter. Herav er 305 utnævnt til faste officerer, 201 til vpl. (reserve)officerer, og 158 er under skolegangen meddelt avsked eller avgaat ved døden.

Til belysning av fra hvilke samfundsklasser sjøofficerene har været rekruttert, er nedenfor opsat en tabel over forældrenes livs* stilling for de 3 tiaarsperioder 1817-26 (60 elever), 1876-85 (82 elever) og 1904—13 (112 elever).

1817—26. 1876-85. 1904-13. pct. pct. pct. Civile embedsmænd, læger, mænd i lign. stilling............ 45 24,4 20,3 Officerer............ 31,7 12,2 6,4 Underofficerer.......... — 3,7 5,6 Kjøbmænd, industridrivende, haand* verkere .... 18,3 28 21,3 Gaardbrukere.......... 1,7 6,1 2,8 Skibsførere og andre sjøfarende . . . 3,3 18,3 22,2 Bestillingsmænd og betjente..... — 4,9 14,0 Arbeidere........... — 2,4 7,4 Sum 100 100 100

Samtidig med Sjøkadetinstitutet blev oprettet Sjøkadetkorpsets fond, som grundlagdes ved overskud av indtrædelsespenger for

kadetter og ved besparelse av officersgager under officerers hen* staaen å la suite og under permission. Hver kadet betalte ved indtrædelsen 100 spd., men fik straks av fondet et matematisk bestik til værdi ca. 15 spd. og ved

avgang som officer instrumenter, som kikkert, sekstant o. lign., til en værdi av 50 til 100 spd. Likeledes skulde av fondet utredes det fornødne til hæderspræ* mier for dem som ved avgangen utmerket sig. Denne bestem* melse ophævedes allerede i 1821 og kom aldrig til anvendelse. Hensigten med fondets oprettelse var at skaffe midler til viden* skabelige øiemed, og i 1835 blev bestemt at fondet skulde yde 300 spd. aarlig til en oprettet «Søkart og instrumentsamling», for* uten hvad der var bevilget til marinens bibliotek. Fondets kapi* tal var nu steget til 18 000 spd.

Fondets indtægt av besparede officersgager bortfaldt i 1840, og i 1846 ophævedes ogsaa indtrædelsespenger for kadetter, saa fondet herefter kun blev øket ved opsparet renteindtægt. Med indtrædelsespengenes ophør bortfaldt ogsaa utdeling av instrumen* ter. I 1859 bestemtes, at Søcadetinstitutets bibliotek for eftertiden skulde utbetales 100 spd. aarlig af fondets midler.

Ifølge lov av 16. mai 1860 skal renterne av fondets kapitalformue, 106157 kr., efter bevilgning av Stortinget anvendes til befordring av videnskabelighet, oplysning og fagdygtighet inden marinen. Sjøkrigsskolens chefer gjennem de 100 aar har været:

1. Kommandørkaptein, senere kontreadmiral Jochum Nicolai Müller (1817-32).

2. Kommandørkaptein Christian Ahle Bendz (1832—50).

3. Kommandør, senere kontreadmiral Frederik Ferdinand von Krogh (1850-67).

4. Kommandør Henrik Fries (1867—70).

5. Kommandør Herman Roosen Smith (1870—71, midlt.).

6. Kommandør Einar Tambeskjælver Rosenqvist (1871—76).

7. Kommandør, senere kontreadmiral Knud Geelmuyden Smith (1876-82).

8. Kommandørkaptein, senere kontreadmiral Hans Brunchorst Ravn (1882-91).

9. Kommandørkaptein Johan Kroepelien (1891—98).

10. Kaptein, senere viceadmiral Christian Sparre (1898—1900).

11. Kommandørkaptein Harald Hveem (1900—02, midlt.).

12. Kommandør, senere kontreadmiral Karl Friederich Griffin Dawes (1902-1910).

13. Kommandør Oskar Dahl (1911-).Prins Oscar Bernadotte.

Kontreadmiral i den norske marine 1897—1905 (æresgrad).

Statsraad, kontreadmiral Henrik Stelfens Hagerup.

Officerenes antal og fordeling inden chargerne. Sjøofficerskorpsets ældste officer ved adskillelsen i 1814, kommandør Fa* bricius, var samme aar utnævnt til kontre* admiral, og anden oprykning hadde ogsaa fundet sted. Ved begyndelsen av 1818 bestod korpset av 38 officerer, nemlig: 1 kontreadmiral, 1 kommandør, 1 kommandør* kaptein, 4 kapteiner, 6 kapteinløitnanter, 9 premierløitnanter og 16 sekondløitnanter.

Ved kgl. res. av 21. februar 1818 blev styrken av marinens officerskorps be* stemt til 77 med følgende fordeling inden klasserne: 1 kontreadmiral, 1 kommandør, 3 kommandørkapteiner, 12 kapteiner, 12 kapteinløitnanter, 24 premierløitnanter og 24 sekondløitnanter.

Det første kuld officerer utdannet ved Søcadetinstitutet blev ansat som sekond* løitnanter i begyndelsen av aaret 1822, og nu blev der en forholdsvis jevn økning i officerenes antal i aarene fremover.

I 1833 nedsattes en kongelig kommis* sion med det hverv at utarbeide en plan for marinens fremtidige styrke, saavel for materiellets som for personellets vedkom* mende. Denne kommission avsluttet sit arbeide i 1835; dens

forslag gik ut paa at officerskorpsets styrke fra 1. juli 1836 paa 15 aar sukcessivt skulde forøkes til 100, og at marinens materiel i det samme tids* rum skulde utvikles efter en av kommis* sionen utarbeidet plan. Gjennemførelsen av den fuldstændige marineplan var bereg* net paa et aarlig marinebudget av ca. 2 mill. kr. Denne kommissions planforslag blev som kgl. prp. forelagt det i 1836 for* samlede Storting, som bevilget de for den 3*aarige budgettermin forlangte midler til gjennemførelsen av den nye marineplan

Kontreadmiral Thomas Konow.

Statsraad, fhv. premierløitnant K. J. M. Motzfeldt.

til materiellets utvikling, men fandt at spørsmaalet om officers* korpsets forøkelse burde utstaa indtil materiellet krævet det.

Ved kgl. res. av 16. oktober 1841 blev det bestemt at marinens officerskorps sukcessivt og i forhold til den materielle styrkes fremskriden, samt forsaavidt Stortinget bevilget de fornødne midler dertil, skulde forøkes til 100 mand. Marinedepartementet opførte derefter paa sine budgetforslag for de 3 derpaa følgende budget* terminer, 1842—1851, stadig et beløp til utvidelse av officers* korpsets styrke; men beløpet blev ikke optat i de kgl. propo* sitioner, og Stortinget gav heller ikke nogen bevilgning dertil.

I 1855 nedsattes en ny kgl. kommission for at utarbeide en plan for rikets fremtidige sjøstyrke. I det av denne kommission avgivne planforslag var behovet av officerer til den foreslaatte materielstyrke ansat til et antal av 252 officerer, hvorav 159 faste. Av hensyn til de store omkostninger ved at holde en saa stor fast styrke, særlig ved at skaffe dem den fornødne øvelse, foreslog kommissionen dog det faste officerskorps indskrænket til 100. Officerskorpsets utvidelse til denne styrke var tænkt at skulle foregaa sukcessivt i løpet av den tidsperiode av 12 aar som kom* missionen hadde opstillet for anskaffelsen av det flaatemateriel som var bragt i forslag.

Den i 1856 nedsatte saakaldte Unions*forsvarskommission, som skulde ta under overveielse og avgi forslag til grundregler for de forenede rikers forsvarsvæsen, og hvis forslag blev bifaldt ved kgl. res. av 22. juni 1857, sluttet sig med hensyn til styrken av marinens officerskorps til sidstnævnte marinekommission, idet den ogsaa ansatte antallet av de faste officerer til 100.

Det av marinekommissionen i 1855 utarbeidede planforslag blev derpaa lagt til grund for den kgl. prp. til Stortinget i 1857 om bevilgninger til marinen, idet officerskorpset blev foreslaat sukcessivt forøket med 2 kapteiner, 3 kapteinløitnanter og 1 sekond* løitnant i budgetterminen 1857—60. Stortinget bifaldt denne utvidelse og bestemte desuten at kommandørposten i tilfælde av ledighet skulde inddrages, og at gagen for samme skulde benyttes til 1 nyt nummer i kommandørkapteins* og 1 i kapteinløitnantklassen, saa at officerskorpset efter disse forandringer kom til at bestaa av 84 officerer, fordelt i følgende klasser: 1 kontreadmiral, 4 kom* mandørkapteiner, 14 kapteiner, 16 kapteinløitnanter, 24 premier* løitnanter og 25 sekondløitnanter.

Ved kgl. res. av 23. april 1859 blev der fastsat «Plan for den

Statsraad, kommandør W. W. Haffner.

Kontreadmiral Rasmus Andreas Knap.

Kontreadmiral Frederik Ferdinand von Krogh.

norske krigsmarine», som med hensyn til styrken av det faste officerskorps var i overensstemmelse med hvad den foran? nævnte kommission av 1855 hadde fore? slaat, men mens kommissionen hadde opsat 4 kommandører og ingen kommandør? kapteiner, fastsatte «planen» 4 av sidst? nævnte klasse og ingen kommandører. Dog var der tilføiet en anmerkning om at naar det maatte ansees fornødent at ha 1 eller 2 kommandører til eskadrechefer, skulde den midlertidig inddragne kommandørcharge igjen oprettes, dog saaledes at antallet av kommandører og

kommandørkapteiner til? sammen ikke skulde overstige 4. Denne plan skulde, forsaavidt de nødvendige mid? ler blev bevilget av Stortinget, søkes gjen? nemført til utgangen av 1869. Midiene blev imidlertid ikke git, og planen derfor heller ikke gjennemført hverken for materiellets og selvfølgelig heller ikke da for personel? lets vedkommende.

I aarene 1860, 1870, 1871 og 1882 blev foretat endel forandringer med hen? syn til officerschargerne, idet bl. a. kom? mandørgraden igjen blev indført, mens kapteinløitnantsgraden blev sløifet. Kom? mandørkapteinene blev delt i 2 klasser med forskjellig rang og avlønning, og samtlige faste løitnanter fik premierløitnantsgrad, men fordelt i 2 klasser med forskjellig lønning.

For Stortinget i 1878 blev, for at rette paa de mislige avancementsforhold i mari? nen, foreslaat oprettet 6 nye kapteinsposter mot en reduktion av 6 nummer i sekond? løitnantsklassen, men forslaget blev ikke bifaldt av Stortinget.

For Stortinget i 1882 blev forelagt en ny plan for marinens officerskorps der

fastsatte dettes styrke til 71 officerer, men denne plan blev ikke tat under behandling av dette Storting og heller ikke av de to paafølgende, for hvilke den ogsaa forelagdes.

I 1885 blev atter forelagt for Stortinget en ny plan for ma* rinens officerskorps, idet dettes styrke blev foreslaat reducert helt ned til 55 officerer. Da dette forslag fremsattes, regnedes vort flytende, effektive kystforsvar at bestaa av 4 monitorer, 2 kanon* baater av 1. kl., 10 av 2. kl. og 16 av 3. kl. samt 3 torpedobaater. Til disse fartøiers bemanding opførtes der 36 faste officerer, mens der til mineforsvarene og til landtjeneste krævedes 18 faste offi* cerer. Heller ikke denne plan, der ogsaa forelagdes i de 3 føl* gende aar, blev behandlet av Stortinget.

I 1894 bevilgede Stortinget — for at avhjælpe den følelige mangel paa officerer i kapteinsklassen, samt for at rette paa de slette avancementsforhold — gage for 12 kapteiner efter en lavere lønningssats mot en tilsvarende reduktion i antallet av premier* løitnanter av 1. kl.

Aaret efter blev delingen av kommandørkapteinsgraden i 1. og 2. kl. atter ophævet, og alle marinens kommandørkapteiner fik samme embedsrang og distinktioner som de daværende kommandør* kapteiner av 1. kl. Likeledes blev delingen av premierløitnants* graden i 1. og 2. kl. ophævet.

Omendskjønt officerskorpset i 1857 blev bestemt at skulle tælle 84 officerer, blev dette antal dog faktisk ikke naadd. Re* krutteringen stanset ved Søcadetinstitutets nedlæggelse i 1872 og begyndte ikke igjen før i 1882, da de første fra den nye Sjøkrigs* skole utgaaede officerselever ansattes som faste officerer. Officers* antallet sank derfor betydelig ned, og da Sjøkrigsskolens plan be* stemte, at der hvert aar kun skulde optages i Sjøkrigsskolens øverste avdeling saa mange elever som gjennemsnittet av vakancer i korpset for det seneste tiaar, blev antallet følgelig paa denne maate ikke øket og var i 1896 kun 72 mand.

Foranlediget ved en av Stortingets militærkomité i 1895 avgit uttalelse om at der for marinen, i likhet med hvad der var til* fældet i arméen, burde haves et bestemt fastslaat antal officerer med en i forhold dertil avpasset optagelse i Sjøkrigsskolens øverste avdeling, blev for Stortinget det følgende aar fremsat forslag om at Sjøofficerskorpset saa hurtig som mulig skulde søkes bragt op til: 2 admiraler, 4 kommandører, 14 kommandørkapteiner, 40 kap* teiner og 40 premierløitnanter, de 2 sidstnævnte charger hver delt

Statsraad, kontreadmiral Jacob Lerche Johansen, es*.

Kontreadmiral Knut Geelmuyden Smith.

Kontreadmiral Nils Ihlen.

i 2 lønningsklasser. Dette forslag var ba* sert paa det materiel som man da i de nær* meste aar vilde faa, bl. a. 2 nye panserskibe. Det totale antal officerer var beregnet til 193, men herav skulde de 93 være reserve* officerer.

Stortinget samtykket i denne plan, som man mente vilde kunne være gjennemført i 1903 eller 1904. Den anden admiral blev utnævnt i 1899, da «Marinens generalstab» — senere benævnt «Admiral* staben» — blev oprettet. Chefen for nævnte stab blev tillagt kontreadmirals rang, mens kommanderende admiral rykket op til vice* admiral.

I 1901 vedtok imidlertid Stortinget en ny organisationsplan for marinen. Efter denne blev Sjøofficerskorpsets styrke be* stemt til: 1 viceadmiral, 1 kontreadmiral, 3 kommandører, 14 kommandørkapteiner, 52 kapteiner og 52 premierløitnanter, begge de sidstnævnte charger delt i 2 lønnings* klasser. Endvidere blev 4 officerer av ad* mirals eller stabsofficersklasserne opsat til at forrette som distriktschefer, hvorhos bestemtes at stillingene som artilleridirektør og minedirektør skulde indehaves av offi* cerer som uttraadte å la suite.

I 1910 blev den ene admiralspost ind* draget, idet Stortinget bestemte at chefen for Admiralstaben, som om vaaren samme aar var traadt tilbake fra sin stilling, for fremtiden skulde ha kommandørs grad. Kommandørchargen blev derved utvidet til 4. Samtidig hermed bestemtes at den kommanderende admiral, som likeledes var traadt tilbake fra sin stilling, for frem* tiden kun skulde ha kontreadmirals grad, idet efter den da nylig indførte hærord* ning den høieste grad inden arméen var bestemt til generalmajors.

I 1913 skedde den forandring at artilleridirektøren og mine* direktøren ikke skulde uttræde å la suite, men staa i nummer som stabsofficer eller kaptein.

Av vernepligtige officerer skal der efter organisationsplanen av 1901 inden landet være mindst 16 kapteiner og 39 premier* og sekondløitnanter.

Avaricemeritsregler. Indtil 1841 foregik avancement inden Sjøofficerskorpset udelukkende efter anciennetet. Nævnte aar blev der imidlertid ved kgl. res. fastsat avancementsregler som senere har været avløst med nye regler i 1857, 1870 og 1906. De i det sidstnævnte aar fastsatte og fremdeles gjældende regler lyder:

«Ved avgivelse av forslag til forfremmelse i Sjøofficerskorpset blir nedenstaaaende regler at befølge:

1. Til kaptein foreslaaes den ældste premierløitnant der an* sees skikket til forfremmelse, og som har mindst 8 aars tjeneste* tid som officer.

2. Til kommandørkaptein foreslaaes en kaptein der ansees særlig skikket til at føre overordnet kommando tilsjøs eller til en av de for kommandørkapteiner iland bestemte stillinger, og som har mindst 3 aars tjeneste som kaptein.

3. Til kommandør foreslaaes en kommandørkaptein der an* sees særlig skikket til forfremmelse.

4. Til admiral (kontreadmiral, viceadmiral) foreslaaes den stabsofficer der ansees særlig skikket for stillingen.

5. Forinden den kommanderende admiral avgir sin ind* stilling til kongen om forfremmelse, indhenter han forslag fra chefen for Admiralstaben, hvilket forslag skal medfølge indstillin* gen. I hans forslag saavel som i den kommanderende admirals indstilling skal redegjøres for vedkommende officers tjenstgjøring tilsjøs og tillands.

6. Ovenstaaende regler kan fravikes likeoverfor officerer der særlig har utmerket sig i krig.»

Efter de ældre regler foregik avancementet til og med kap* teinløitnantsgraden, hvilken svarer til den nuværende kapteinsgrad, ogsaa efter anciennetet, men uten nogen betingelse om en viss minimumstjenestetid i den lavere grad. Ved avancement fra sub* alternofficers grad til stabsofficers grad gik regiene av 1841 ut paa at vedkommende skulde være i besiddelse av de «særegne egen* skaper» som utfordredes for chargen, efter regiene av 1857 at

«Nordstjernens» skanse 1867.

(Officerene i daglig uniform.)

han skulde være i besiddelse av den «fornødne dygtighet og paa* lidelighet» til at utføre en kapteins (kommandørkapteins) funk* tioner paa sjøgaaende skibe etc., og endelig efter reglene av 1870 at han skulde være «mest skikket» til chef paa sjøgaaende skib etc., og desuten ha været mindst 3 aar i den lavere grad. Ved avancement til de høiere charger skulde der ogsaa efter de ældre regler kun tages hensyn til duelighet.

De første reserveofficerer hadde kun sekondløitnants grad, men i 1888 gjordes den forandring heri, at de efter 8 aars forløp kunde forfremmes til reservepremierløitnanter, hvis de hovedsagelig hadde hat sin beskjæftigelse paa sjøen. Det bemerkes, at reserve* officerene kun hadde tjenestepligt i krig. Fra 1896 av, samtidig med at titelen vernepligtig officer blev indført og planmæssig tjeneste i fredstid blev paalagt disse officerer, kan de avancere til kapteins grad.

Uniformen. Den første bestemmelse om de norske sjø* officerers uniform indeholdes i en av prinsregenten under 28. april 1814 utstedt parolbefaling og lød: «Sjøofficerenes uniform skal herefter være mørkeblaa kjole med mørkeblaa krave og opslag samt ankerknapper og de hittil brukelige distinktioner.»

I 1815 blev utfærdiget en kgl. kommandoresolution om uni* formen med mere detaljerte bestemmelser, og disse blev yderligere

utfyldt ved et i 1842 ved kgl. befaling utfærdiget nyt uniforms* reglement.

Mens sjøofficersuniformen hittil i det væsentlige hadde været ens baade til daglig tjeneste og til parade, blev der ved et i 1855 vedtat nyt uniformsreglement indført den saavel i praktisk som i økonomisk henseende sterkt paakrævede forandring, at officerene til daglig bruk skulde bære en enklere uniform. Til denne «tjeneste»* uniform blev épaulettene sløifet. Da disse hitindtil hadde været distinktionstegn for de forskjellige officersgrader blev der istedet indført gradbetegnelser i form av guldgalloner paa frakkeærmerne.

I aarenes løp er der naturligvis foretat endel modifikationer i uniformen, men i sine karakteristiske træk er den dog den samme som i 1814.

De vernepligtige officerer har samme slags uniform som de fastlønnede.

Det kan som en kuriositet nævnes at ifølge kgl. bestemmelse var det omkring midten av forrige aarhundrede sjøofficerene for* budt at bære mustacher eller langt hakeskjeg. Denne bestem* melse stod ikke saa svært mange aar ved magt, men den øvet dog en viss indflydelse fremigjennem aarene derved at den skapte en tradition, idet officerene, hvis de overhodet anla skjeg, da kun gjorde det i form av kindskjeg. Der er dog i den sidste menneskealder brutt med denne tradition.

Aldersgrænse* og pensionsbestemmelser. Det er indlysende at inden et saa litet korps som Sjøofficerskorpset har tjenestefor* holdene i mange henseender været vanskelige, og især har avance* mentsforholdene — inden man i 1896 fik aldersgrænse* og pen* sionsbestemmelser — været rent uholdbare. Vi vil kaste et blik tilbake i tiden for at vise hvorledes forholdene artet sig.

I 1818 da korpset blev bestemt for fremtiden at skulle bestaa av 77 officerer, var antallet kun 38. Ansættelse som officer fulgte da i de nærmeste aar umiddelbart efter utnævnelsen til sekond* løitnant. I 1834 blev korpset fuldtallig, og fra nu av indtraadte vanskelighetene. I 1854 var forholdet det, at man hadde gaaende 16 surnumerære — altsaa ikke gagerte — sekondløitnanter. Utsig* tene var ikke lyse hverken for disse eller for de fast ansatte officerer. De ældste surnumerære løitnanter hadde paa nævnte tidspunkt staat i saadan stilling allerede i 5 aar. De 3 ældste virkelige sekondløitnanter hadde staat i denne stilling i 14 aar;

de ældste surnumerære sekondløitnanter maatte altsaa gjøre reg* ning paa at maatte bli staaende i denne klasse i ca. 20 aar, eller med andre ord de vilde opnaa premierløitnantsgraden henimot 40 aars alderen. Inden de kunde ha utsigt til at avancere videre til kapteinløitnantsgraden, som fremdeles var en subaltern officers* grad, vilde de bli ca. 56 aar gamle.

Gjennemsnitsalderen for kommandørkapteiner, som i aaret 1818 var 43 aar og i 1837 58 aar, var i 1854 steget til 64 aar, og for kapteiner var den i de nævnte 3 aar henholdsvis 38Va aar, 46V2 aar og 57 aar. De 2 ældste premierløitnanter hadde i 1854 staat i denne klasse i 18 aar.

Under saadanne omstændigheter fandt regjeringen at maatte bringe i forslag de aller nødtørftigste botemidler, og dette skedde ved at der i 1854 blev fremsat forslag til Stortinget om at der skulde stilles et visst aarlig beløp til disposition for at anvendes som vartpenger for de officerer som maatte ønske at uttræde av den aktive etat, dog med forpligtelse til at staa til disposition i tilfælde av krig eller naar omstændighetene forøvrig maatte fordre det, altsaa med andre ord oprettelsen av en lønnet reserveofficersetat.

Allerede i 1852 var der paa Stortingets foranledning nedsat en kommission med det mandat at undersøke hvorvidt det kunde ansees hensigtsmæssig ved tvungne indskud med understøttelse fra statens side at oprette ett eller flere pensionsfond for avgaaede civile* og militære embedsmænd, og i bekræftende fald at utarbeide plan for det eller de pensionsfond hvis oprettelse kommissionen maatte tilraade. Skjønt denne kommission paa det tidspunkt da regje* ringen avgav sin ovenfor nævnte indstilling, hadde bebudet at den samme aar vilde indgi sit forslag, fandt regjeringen allikevel ikke at kunne oppebie resultatet av dette, idet det vilde ta ialfald 3 aar før det kunde træde i kraft, da det maatte behandles som lovforslag. Imidlertid førte hverken regjeringsforslaget om opret* teisen av en reserveetat eller komitéforslaget om oprettelse av aldersgrænse* og pensionsbestemmelser til noget resultat dengang. Det skulde hengaa lang tid før man endelig naadde frem til det saavel for forsvaret som for officerskorpset vigtige maal at faa fastsat effektive og paa samme tid retfærdige regler for faste officerers avgang fra tjenesten og for deres pensionering. Dette skedde først ved den av Stortinget i 1895 vedtagne lov, efterat der fra 1871 av og omtrent hvert aar utover var fremsat forslag om en saadan lov.

Det nuværende kadetskib «Frithjof».

Grunden til at det tok saa lang tid at faa vedtat denne lov, maa søkes i den omstændighet at det i ældre tider blev anset uforenelig med grundloven at vedta et almindelig pensionsregu* lativ, der ansaaes for at beta eller indskrænke den Stortinget ifølge grundlovens § 75 hjemlede myndighet. En anden om* stændighet der i lang tid ogsaa stod hindrende for denne ordning, var den principielle uenighet om paa hvilken maate pensionsord* ningen skulde indrettes. De ældre regjeringer holdt paa en stats* pensionering med eller uten indskud fra vedkommende embeds* mænds side, mens i Stortinget selvpensioneringssystemet hadde vundet mere og mere tilslutning.

Den foran nævnte lov, som traadte ikraft fra 1. juli 1896, fastsætter følgende aldersgrænser for fastlønnede sjøofficerer: premierløitnanter ved fyldte 45 aar kapteiner » » 60 »

stabsofficerer » » 65 »

admiraler » » 68 »

For sidstnævnte kan dog kongen efter indstilling av regje*

ringen gi dispensation naar specielle grunde gjør vedkommendes avgang ved aldersgrænsen utilraadelig.

I de første 20 aar fra den tid en officer begynder at oppe? bære fast avlønning, er han forpligtet til at gjøre følgende indskud i pensionskassen:

i de første 8 aar kr. 30 pr. maaned, i de næste 4 » » 24 » » [» » 8 » » 20 » »

Av disse beløp tilskyter statskassen for løitnanter 15 kr. maanedlig og for kapteiner med 12 aars tjenestetid som officer 10 kr. maanedlig.

Naar en officer avgaar fra tjenesten ved aldersgrænsen, om? sættes det paa hans indskudskonto staaende beløp til en straks begyndende pension, som dog i intet tilfælde maa overskride 3 500 kr. En pensionert officer har ret til at bære uniform og er forpligtet til i krigstid at gjøre tjeneste efter sin grad.

Sjøofficerenes virksomhet utenfor den egentlige marinetjeneste. Som tidligere berørt har forholdene inden vor marine indtil de senere tider været saadanne at officerene dels har maattet staa surnumeræere i flere aar for at vente paa fast ansættelse, og dels har der paa grund av de knappe bevilgninger til øvelser heller ikke været stadig anvendelse for de fast ansatte officerer. Endel av disse har derfor i tidens løp været anvendt i andre offentlige administrationsgrener, hvortil sjøofficersutdannelsen har været anset for nyttig, ja kanske nødvendig, men hvis virksomhet helt eller delvis har været forutsat indstillet i tilfælde av krig. Atter andre officerer har, enten for at skaffe sig det fornødne til livsophold eller av trang til en større virksomhet end den marinen kunde byde paa, erholdt permission i kortere eller længere tid for at fare tilsjøs eller gaa i utenriks orlogstjeneste o. lign. Paa denne maate har sjøofficerene gjennem tidene faat befatning ogsaa med andre gjøremaal end de som direkte tilligger en officer, men som allikevel maa sies at ligge hans kald nær og som derfor har været av betydelig interesse ogsaa for marinens tjeneste, og som i ethvert fald har utvidet officerenes kundskaper og derved ogsaa bidraget til at modne officerene for en tjeneste som paa alle stadier sætter store krav til praktisk omdømme, beslutsomhet og handlekraft. Det er ogsaa en anden side av denne virksomhet som bør næv? nes, og det er den besparelse paa statsbudgettet som har væretSJØOFFICERSKORPSET

151

opnaadd ved at lønnede officerer, hvis arbeidskraft i forholdenes medfør ikke helt ut har kunnet benyttes i marinen, mot et mindre gagetillæg har kunnet anvendes i stillinger som ellers maatte ha været besat med særskilte folk.

Fra indrulleringsvæsenets oprettelse i 1777, da kysten inddeltes i indrullerings? distrikter, har der som chefer for disse distrikter altid staat sjøofficerer, og noget brud paa denne ordning skedde ikke før i 1911, da institutionen delvis forandredes og fik nyt navn — mønstringsvæsenet. Ind? til 1857 fungerte indrulleringschefene hver i sit distrikt ogsaa som overlodser, hvad der fremdeles er tilfælde i Tromsø distrikt. Fra det nævnte aar av blev der imid? lertid for hele kysten søndenfor Tromsø stift ansat to særskilte overlodser, som begge indtil den sidste tid har været sjø? officerer.

I det hele har der ved indrullerings? væsenet og lodsvæsenet siden 1814 tjenst? gjort opimot 50 sjøofficerer.

Postdampskibsfarten paa kysten og paa Kjøbenhavn — senere ogsaa paa Kiel eller Lübeck — blev fra begyndelsen av i aaret 1827 og i de første 30 aar fremover under? holdt av statens dampskibe, som ikke helt ophørte hermed før i 1870. Saavel førere som styrmænd paa disse skibe var — en? kelte midlertidige undtagelser fraregnet — altid yngre sjøofficerer, hvorav flere med enkelte avbrydelser vedblev i denne fart i adskillige aar.

Det har ogsaa været noksaa almin? delig blandt vore sjøofficerer at søke ut i koffardifarten, ikke mindst tidligere i seil? skibenes dage. Adskillige seilte dengang — mest som skibsførere — i flere aar i

Kontreadmiral Bøicke Johan Rullfs Koren

Kontreadmiral Hans Brunchorst Ravn.

Viceadmiral George Frederik von Krogh152

NORGES SJØFORSVAR 1814-1914

fragtfart paa forskjellige farvand samt paa sælfangst paa Ishavet. I det hele har over halvandet hundrede faste officerer — altsaa omtrent halvparten av det totale antal officerer siden 1814 — i kortere eller længere tid været beskjæftiget i statens og den almindelige skibsfart. At et saa stort antal officerer paa denne vis har erhvervet sig

et godt kj endskap til og praktisk erfaring i fart paa kysten og paa mange andre farvand og indvundet videre* gaaende sjømandserfaring, har selvsagt været av væsentlig betyd* ning for en liten marine som vor, hvor den egentlige orlogsfart desværre har været meget indskrænket.

Da Norges fyrvæsen i 1841 blev oprettet som en selv* stændig administrationsgren, blev en sjøofficer utnævnt til fyr* direktør, og alle senere fyrdirektører har likeledes været sjø* officerer. Som sjøkyndige assistenter hos fyrdirektøren har like* ledes altid tjenstgjort sjøofficerer. I fyrvæsenets tidligere aar bestod personalet kun av fyrdirektøren og assistenten, hvorfor disse ogsaa hadde at besørge det rent ingeniørmæssige arbeide. En række fyrer er saaledes bygget av sjøofficerer. Senere er fyr* ingeniører ansat.

Ogsaa ved statens havnevæsen har sjøofficerer gjennem ad* skillige aar hat arbeide som assistenter.

Ved de i 1850*aarene oprettede fiskeriopsyn under vaarsild* fiskeriet paa vestkysten og torskefiskeriet i Lofoten benyttedes sjøofficerer som chefer og betjenter, i hvilke stillinger adskillige — især yngre — officerer fungerte i aarrækker. Ved denne tjeneste erhvervet officerene sig et indgaaende lokalkjendskap til visse kyststrækninger, samtidig med at de fik kj endskap til kystbefolk* ningens levesæt og livssyn i det hele.

Officerenes tjeneste ved de heromhandlede fiskeriopsyn ind* skrænkedes efterhaanden og ophørte ganske henimot aarhundredets slutning.

Ved opmaalingsarbeidene langs kysten og kartlægningen av denne likesom ved oplodningen utenfor samme har altid endel sjøofficerer været anvendt, fornemmelig som hydrografer og detal* jører. Chef og personale ved den hydrografiske sektion af Nor* ges geografiske opmaaling — eller Norges sjøkartverk, som denne avdeling nu kaldes — bestaar ogsaa av sjøofficerer. Det er ind* lysende at officerene ved disse arbeider erholder et utstrakt kjend* skap til vor kyst, hvad der kan komme marinen til betragtelig nytte under deres orlogstjeneste senerehen.

Megen befatning med navigationsvæsenet har vore sjøofficerer hat i de par sidste menneskealdere, dels som offentlige navigations* eksaminatorer og dels som bestyrere eller lærere ved de offentlige sjømandsskoler og private navigationskurser.

Fra slutningen av 1820*aarene og fremover helt til omkring 1890 har en meget stor del av vore sjøofficerer — vel et halvt hundrede — søkt videre utdannelse i fremmed orlogstjeneste, og da fortrinsvis i datidens største mariner — den engelske og franske, men nogen ogsaa i dansk, russisk og østerriksk tjeneste. 4 officerer deltok i 1825—26 ombord i svenske orlogsskibe paa en ekspedition til Columbia. Ikke faa av officerene har forresten tjenstgjort i et par av de nævnte mariner.

Tjenstgjøringen utenlands varte i almindelighet 2 til 4 aar — for enkeltes vedkommende endnu længer. Adskillige officerer fik herunder anledning til at delta i krig baade tilsjøs og tillands.

Det sier sig selv at heromhandlede tjenstgjøring har hat betydelig og gavnlig indvirkning paa utviklingen inden vor egen lille marine, som derved er blit holdt ganske vel å jour med de i fremmede krigsmariner raadende forhold og opfatninger paa det maritime omraade. Adgangen til saaledes midlertidig at tjenstgjøre i utenlandske mariner er imidlertid efterhaanden stadig blit van* skeligere og har saagodtsom været helt stoppet i de par sidste aartier. Dette forhold finder sin naturlige forklaring deri at man ingensteds ønsker at la utlændinger faa for nøie indblik i nye opfindelser og forbedringer med hensyn til krigsmateriellet og i systemene for flaateledelsen og fartøienes anvendelse i det hele tat.

I forbindelse med ovenstaaende kan nævnes at flere av vore officerer som overgik fra den norsk*danske fællesflaate i 1814, hadde været ansat i længere tid paa den franske flaate under krigen med England i begyndelsen av forrige aarhundrede.

Adskillige officerer har i tidens løp uttraadt av tjenesten for at overta andre offentlige stillinger, saaledes i toldvæsenet og i postvæsenet, tildels ogsaa i konsulatvæsenet. Atter andre har indehat stillinger som direktører

for enkelte av vore større damp* skibsselskaper. Ledelsen av de for vor skibsfart og særlig for vor skibsbygning her i landet vigtige institutioner «Det Norske Veritas» og «Det Franske Veritas» har ogsaa i mange aar været overdraget sjøofficerer. Det bør ogsaa her nævnes at initiativet til anlæg av elektrisk telegraf hos os utgik fra en sjøofficer, som grundla vort telegrafvæsen og var dets første direktør i henved 40 aar.

Endelig kan nævnes at nogen av vore sjøofficerer i tidens løp har faat anledning til at delta i forskjellige ekspeditioner av viden* skabelig art, saaledes i alle «Fram»færder' til polaregnene i nord og syd.

Hvad de vernepligtige officerer specielt angaar, saa har de i fredstid, hvis de da ikke har erholdt tillatelse til at bosætte sig i utlandet eller fare under fremmed flag, kun pligt til foruten i mobiliseringstilfælde at gjøre tjeneste 2 ganger i løpet av de første 6 aar efter ansættelsen, hver gang ikke over 3 maaneder. De har saaledes sit egentlige livserhverv utenfor marinen, og av de 143 vpl. officerer, som for tiden staar i rullerne, er 60 ansat i offentlige stillinger i toldvæsenet, fyrvæsenet, sjøkartverket, mønstrings væsenet, havnevæsenet, ved sjømandsskolerne og i lignende andre stillinger eller ansat som skibsførere og styrmænd i kystfarten, 21 er ansat i private stillinger inden landet, mens 62 er i utenriks fart eller bosat i utlandet. En række av de vpl. officerer har tjenst* gjort i den siamesiske marine, etpar ogsaa i den britiske kolonial* marine og i den mexikanske marine. Nogen officerer indehar for tiden stillinger i det kinesiske toldvæsen. Ved oprettelsen av fæstningsartilleriet ansattes endel vpl. officerer som faste officerer i dette vaaben.

Sjømilitære Samfund. Dette selskap stiftedes i Fredriksværn paa foranledning av daværende kommandørkaptein, generaladjutant J. N. Müller, som i 1835 opfordrede marinens officerer til gjennem «sam* menkomster eller paa anden maate at tilveiebringe et middel til ut* bredelse av rigtige begreper m. m. angaaende marinens anliggender blandt officerene». Opfordringen hadde til følge at der samme aar besluttedes oprettet et selskap under navn av «SjømilitæreSamfund», som valgte en komité paa 5 medlemmer til at utarbeide plan og forslag til love. Det utkast som kort efter fremkom blev med nogen forandring antat som midlertidige love for selskapet paa et møte som avholdtes 4. december 1835, da samfundet erklærte sig konstituert og valgte en direktion. De midlertidige love under* kastedes senere vidtløftig diskussion og granskning, og blev med adskillig modifikation antat som endelige først 7. april 1837.

Selskapet holdt sin første ordentlige sammenkomst 7. januar 1836, og det omfattedes i dette og den første del av det følgende aar med adskillig interesse. Men allerede høsten 1837 sees inter*

Samfundsbygningen.

essen for samfundet, uvisst av hvilken grund, at være betydelig kjølnet. Tilslutningen var saa liten at et av medlemmene fandt sig foranlediget til i møte 18. december 1838 at indbringe for selskapet en avhandling «om gavnligheten av større virksomhet i samfundet». Det gik imidlertid fremdeles tilbake med selskapet som den 3. december 1841 erklæredes for opløst, «indtil heldigere omstændigheter for dets virksomhet maatte indtræde». De mid* ler som selskapet eiet, blev indsat i sparebanken, og beløpet, som 1. oktober 1864 var vokset til 103 spd. 247a skill., blev av de paa Horten værende medlemmer av det opløste samfund overdraget som rentefrit laan til Karljohansværns klubselskap med «forplig* telse til at tilbakebetale summen, om saadant av et muligens senere oprettet sjømilitært samfund maatte bli fordret, eller ogsaa, forsaavidt det staar i klubselskapets magt, at avgi opvarmet og oplyst lokale til samfundets samlinger».

Imidlertid var marinens virksomhet forlagt til Horten; dette sted var blit hovedstation, og med Sjøkadetinstitutets flytning dit høsten 1864 var forandringen blit fuldstændig. Spørsmaalet om at gjenoplive det ældre sjømilitære samfund blev snart bragt paa

Fot. Lind, Horten.

bane blandt de paa Horten stationerte sjøofficerer; der savnedes en institution hvor marinens anliggender frit

kunde drøftes, og i arbeids* chefene og andre ledende funktionærer ved verftet samt i lærerne ved Sjøkadetinstitutet mente man at ha de bedste sakkyndige kræfter til grundig utredning av de spørsmaal som man i mari* nens interesse maatte stille sig til behandling. Vaaren 1866 sam* ledes de ved hovedstationen værende marinen tilhørende embeds* mænd, som diskuterte saken og vedtok at danne et nyt militært samfund med omtrent samme formaal som det ældre. Der ned* sattes en komité for at gjøre utkast til midlertidige love, som ialt væsentlig vedtoges overensstemmende med dem som hadde været gjældende for det ældre samfund, og 3. oktober holdtes første ordentlige møte.

Samfundet holdt sine sammenkomster i det av staten til Karl* johansværns klubselskap overdragne lokale. Lokalet led imidler* tid av flere mangler, saa det ikke egnet sig synderlig til sammen* komster, og dette i forening med ønsket om at avhjælpe mangelen paa losji for tilreisende officerer — en mangel der var saa følelig at regjeringen endog i sin tid foreslog for Stortinget opførelsen for offentlige midler av en bygning for dette øiemed — vakte snart tanken om at tilveiebringe en egen samfundsbygning. I 1878 besluttedes at indbyde til aktietegning. Denne indbydelse hadde saadan fremgang at der straks av officerer og civilmilitære embedsmænd, der endnu stod eller hadde staat i marinen, blev tegnet tilsammen 39 600 kr. til indbetaling dels kontant, dels i 5 eller 10 aar. Hertil kom senere foruten andre bidrag ogsaa et saadant paa 1000 kr. fra H. M. kong Oscar II. I generalforsam* ling 25. mars 1882 besluttedes at opføre bygningen efter frem* lagte tegninger for en samlet sum av 35 300 kr. De øvrige mid* ler skulde anvendes til inventarium, vei, gjærder, anlæg paa tomten m. m. Tomt var mot aarlig avgift tilstaat av statens grund. Bygningen var færdig til bruk høsten 1883.

Dette selskap har nu virket i 48 aar, og har kunnet glæde sig ved stor tilslutning. Antallet av stemmeberettigede medlemmer er for tiden 144.

I samfundet har der — dels mundtlig, dels skriftlig — været behandlet de fleste for marinen vigtigere spørsmaal. Resultatene av samfundsvirksomheten kan naturligvis ikke ligge saa klart i dagen at offentligheten derav kan dømme om hvad der har været utrettet, men dette tør antages ikke at ha været saa ganske ube*

tydelig, og ialfald har samfundet tjent til at styrke og samle. Som mere fremtrædende praktiske resultater skal, foruten opførelsen av samfundsbygningen, nævnes oprettelsen av en messeinventariekasse og utgivelsen av et tidsskrift.

Messeinventariekassen blev nødvendig, fordi staten hos os ikke tidligere holdt spisestel og andre fornødne gjenstande til messehold for officerene ombord, som selv maatte bekoste det nødvendige hertil. Man hadde hittil hjulpet sig med enten for togtet at leie det som behøvdes, eller ogsaa indkjøpe det ved togtets begyndelse. Begge disse maater var selvfølgelig forbundet med adskillig baade ulempe og bekostning, og en hensigtsmæssig ordning av disse forhold var derfor et anliggende som meget snart kom paa bane i samfundet og som i 1868 resulterte i oprettelsen av den nævnte ind* retning. Den fornødne kapital tilveiebrag* tes ved et frivillig bidrag av 10 spd. for hvert medlem engang for alle. Inventariet vedlikeholdtes ved erlæggelse av visse be* stemte procenter av det laantes værdi efter togtenes varighet, samt ved erstatning for de saker som maatte være beskadiget eller bortkommet. Ordningen viste sig at være baade praktisk og økonomisk, og indret* ningen kunde levere inventarium til om* trent alle fartøier.

I de senere aar er der ved [nyanskaf* feiser av fartøier samtidig sørget for in* ventar til messerne, og i 1902 : overtok det offentlige messeinventariekassens eiendele, saa officerene nu ikke paa noget fartøi længer behøver at holde sig selv med spise* stel. Ved generalforsamling i samfundet i 1904 blev besluttet at messeinventarie* kassen, som nu fik navn av «Sjøofficerenes

Kontreadmiral Urban Jacob Rasmus Børresen.

Viceadmiral Christian Sparre.

Kontreadmiral Karl Friederich Griffin Dawes.

messekasse», for fremtiden skulde ha til formaal at lette offi* cerenes repræsentationsbyrder overfor fremmede og at skaffe inventar til messerne, om dette skulde vise sig nødvendig. Av kassens midler er der indkjøpt et smukt service til bruk ved offi* cielle fester.

Utgivelsen av et tidsskrift blev allerede i 1873 bragt paa bane i samfundet. Selskapet hadde imidlertid dengang ingen andre midler at raade over end medlemmenes aarskontingent, og man fandt at dette ikke var tilstrækkelig. Derimot besluttet man at opmuntre til skriftlig behandling av faglige spørsmaal ved at ut* betale honorar for indkomne originale eller oversatte arbeider. Da imidlertid selskapets midler ikke strak til for helt at naa det til* sigtede øiemed og da saken ansaaes for meget vigtig, androg man i 1875 Marinedepartementet om at foranledige bevilget til sam* fundet et aarlig bidrag paa 100 spd. av Sjøkadetkorpsets fonds renter. Stortinget i 1876 bevilgede dette bidrag, og det samme var tilfældet i de følgende aar, og i 1881 blev beløpet forhøiet. Aarsaken hertil var at der til en av samfundet utgit marinekalender var opbrukt saagodtsom hele den av medlemskontingenten i aarenes løp sammensparte kapital, og man androg derfor om dels til dækkelse av endel av omkostningene ved kalenderens utgivelse, dels til utvidelse av selskapets virksomhet, om at faa det aarlige bidrag av 400 kr. forhøiet til 1000 kr. Stortinget i 1881 gik ikke alene ind herpaa, men viste endog den liberalitet at gi for det nævnte aar 400 kr. mere end forlangt, altsaa tilsammen 1400 kr. Det antydet tillike ønskeligheten av at samfundet skred til regel* mæssig utgivelse av et tidsskrift, samt gav tilsagn om i saa tilfælde at gi saa stort bidrag som det efter forholdene var mulig. Sam* fundets direktion besluttet derpaa efter indstilling av en komité at iverksætte utgivelsen av et tidsskrift, naar 2000 kr. aarlig blev git hertil. Tidsskriftet skulde ikke udelukkende være sjømilitært, men burde ogsaa, i likhet med hvad der var tilfælde i Sverige og Danmark, søke at gjøre nytte for vor handelsmanne. Stor* tinget bevilget de forlangte 2000 kr. aarlig indtil videre, og i 1883 utkom 1. hefte av «Norsk tidsskrift for sjøvæsen». Det har senere utkommet regelmæssig med 6 hefter om aaret. Bidraget er nu 1900 kr. aarlig.

Av andre institutioner som vedkommer Sjøofficerskorpset direkte skal nævnes:

Sjøetatens understøttelsesindretriing. Ifølge fundats approbert ved kgl. res. av 11. januar 1823 er denne indretning dannet ved frivillige aarlige bidrag av sjøofficerene. Av indskudsbeløpene hen* lægges en tredjedel til et fast fond, mens der av resten utdeles understøttelser til medlemmers trængende enker og forældreløse, uforsørgede barn. Ved utgangen av aaret 1912 utgjorde formuen ca. 209 000 kr., hvorav ca. 98 000 kr. dannet det urørlige fond. I samme aar utbetaltes ca. 10 500 kr. i understøttelser. Medlem* menes antal var 132.

DEN NORSKE MARINES ADMIRALER 1814-1914

ordnet efter tidsfølgen for utnævnelsen til admiralsgrad. De re*

gjerende konger, der som høistbefalende over rikets sjømagt indehar høieste admiralsgrad, er ikke medtat i fortegnelsen.

Jens Schou Fabricius (1758—1841), kontreadmiral 1814, vice* admiral 1821, avsked 1836.

Jochum Nicolai Müller (1775—1848), kontreadmiral 1836, vice* admiral 1841, avsked 1845.

Peter Christian Petersen (1791 — 1853), kontreadmiral 1845.

Gabriel Hesselberg (1789-1877), kontreadmiral 1854, avsked 1860.

H. Kgl. H. prins Oscar Fredrik (1829-1908), kontreadmiral 1856, viceadmiral 1858. Besteg i 1872 tronen som Kong Oscar II.

Henrik Steffens Hagerup (1806-1859), kontreadmiral 1856.

Thomas Konow (1796-1881), kontreadmiral 1860, avsked 1869.

Rasmus Andreas Knap (1818—1893), kontreadmiral 1869, avsked 1875.

Frederik Ferdinand von Krogh (1806—1890), kontreadmiral 1876, avsked 1882.

Jacob Lerche Johansen (1818—1900), kontreadmiral 1879, avsked 1885.

Knud Geelmuyden Smith (1821-1895), kontreadmiral 1882, av* sked 1885.

Nils Ihlen (1824-1905), kontreadmiral 1885, avsked 1891.

H. M. Keiser Wilhelm II (1859-), admiral 1890 (æresgrad).

Bøicke Johan Rulffs Koren (1828-1909), kontreadmiral 1891, av* sked 1893,160

Hans Brunchorst Ravn (1828-1903), kontreadmiral 1893, avsked 1896.

George Frederik von Krogh (1843—1901), kontreadmiral 1896,

viceadmiral 1899. Prins Oscar Carl August Bernadotte (1859—), kontreadmiral 1897— 1905 (æresgrad).

Urban Jakob Rasmus Børresen (1857—), kontreadmiral 1899, å la suite 1910.

Christian Sparre (1859—), viceadmiral 1901.

Karl Friederich Griffin Dawes (1861—), kontreadmiral 1910.

Følgende sjøofficerer har været chefer for Marinedeparte? mentet:

Kommandør Thomas Fasting 1815—1839.

Kaptein Ole Wilhelm Erichsen 1848-1856.

Kontreadmiral Henrik Steffens Hagerup 1856—1858.

Fhv. premierløitnant Kittel Johnsen Melsted Motzfeldt 1860—1861.

Kommandør Wolfgang Wenzel Haffner 1861—1869.

Kontreadmiral Jacob Lerche Johansen 1872—1884.

Kommandør, senere kontreadmiral Bøicke Johan Rulffs Koren 1884.

Siden 1885 da postvæsenet, som fra 1860 av hadde været henlagt under Marinedepartementet, atter blev utskilt og Marine? departementet og Armédepartementet blev slaat sammen under navn av Forsvarsdepartementet, har] kun en sjøofficer været utnævnt til forsvarsminister, nemlig daværende kommandør, senere kontre? admiral Karl Friederich Griffin Dawes, 1907-1908.

tKORPSENE

Efter krigens ophør i 1814 hadde Norge ingen underofficerer til bemanding av krigsfartøiene. Til verftenes drift hadde man i Fredriksværn et kompani paa 7 underofficerer og 110 «gemene» samt en fast haandverksstok paa 5 underofficerer og 50 haandver* kere og i Kristiansand nogen faa underofficerer og ca. 45 matroser.

I 1817 besluttedes derfor op* rettet et Sjømilitært korps og et Verftskorps, begge med skoler og depoter i Fredriksværn. Det Sjø* militære korps skulde bestaa av et artilleri* og et matros*kompani, hvert paa 105 mand, hvorav 19 under* officerer, og hadde til formaal at uddanne marinens faste, kombat* tante personel av underofficerer og menige. For at spare penger var styrken sat saa liten at man under stor utrustning maatte ta omtrent det halve antal nødvendige under* officerer blandt de indrullerte mandskaper. Verftskorpset skulde bestaa av et haandverks* og et arbeidskompani, det første paa 141 mand, det andet paa 177 mand, hvorav 60 «drenge».

Rekruteringen av korpsene skulde hovedsagelig foregaa fra disse «drenge» som indtoges i 8 aars alderen og blev staaende i arbeidskompaniet til de var 15 aar, hvorefter de som lærlinger

optoges i de tre andre kompanier. Ved 18 aars alderen blev de «karle» og fik fast nummer, hvorefter de var forpligtet til at tjene i 12 aar. Begge korps kunde forøvrig ogsaa rekruteres ved ut* skrevne mandskaper, som da maatte forpligte sig til at tjene i 6 aar.

Det Sjømilitære korps skulde ha en skole for hvert av sine kompanier, men fællesundervisning drives i størst mulig utstræk* ning. I skoleundervisningen skulde delta samtlige iland værende menige samt underofficerene av nederste grad, dog saaledes at det fornødne antal turvis avgaves til tjeneste og arbeide ved verftet. Den ukentlige undervisningstid var 36 timer. Heri dog ikke medtat de 2 å 3 timer daglig som anvendtes til eksersis, gymna* stik og praktisk arbeide før kl. 8 om morgenen. Til lærere skulde saavidt mulig benyttes korpsets egne underofficerer. Til erhver* velse av praktisk dygtighet skulde, saa ofte leilighet gaves, et pas* sende antal mandskaper turvis utkommanderes paa sjøtogt.

Ved Verftskorpset gaves der foruten haandverksmæssig utdan* nelse ogsaa øvelse i kanon* og geværeksersis, saa dette korps kunde brukes til verftets forsvar.

Lønningen bestod i gage, kvarterpenger og kost in natura, hvor* til for de fleste av haandverkskompaniets folk desuten kom dag* løn samt timepenger for overtidsarbeide. I Sjømilitære korps var den maanedlige lønning for de ældste underofficerer (overkanone* rer og høibaatsmænd) 7 speciedaler i gage og 1 speciedaler i kvarterpenger, for de ældste menige (helbefarne) resp. 2 spdl. og 60 skilling og for lærlingene resp. 100 og 60 skilling. Drengene tilstodes ikke kvarterpenger. De yngste av disse fik blot en por* tion rug maanedlig, og kaldtes derfor almindelig «rugdrenge». Tilsjøs blev gagen omtrent fordoblet. Mot erlæggelse av sine kvarterpenger i leie kunde korpsenes mandskaper faa bolig i verf* tets barakker.

Dertil kom for de menige og for underofficerer til og med kanoners grad fri uniform, idet de hvert aar fik utlevert to lær* retsskjorter, to par strømper og et par støvler eller sko, og hvert andet aar en dragt og en hat.

Som kost utlevertes brød, smør, flesk, byggryn, erter, rug og malt.

Av de i tjenesten staaende mandskaper blev de dertil skikkede optat i de nye korps, og 1ste november 1817 opsattes disse med 15 mand, hvorav 6 menige, i Sjømilitære korps, og 180 mand, hvorav 12 drenge, i Verftskorpset.

«DET SØE MILITAIRE CORPS»

Efterat korpset var organisert, begyndte skoleundervisningen foreløbig med det forhaandenværende mandskap. Sommeren 1818 var mandskapene paa togt med briggen «Lolland», og om høsten fortsattes med skoleundervisning og verftsarbeide, den halve styrke en uke ad gangen. Dette var nu den regulære utdannelsesmaate adskillige aar fremover, idet man gav mandskapene mest mulig sjøtjeneste.

Med kompletteringen av underofficerer og menige gik det meget smaat, væsentlig fordi lønnen var saa liten. I 20*aarene var styrken omtrent fjerdeparten og i 30*aarene omtrent halvparten av den reglementerte. Vakanserne faldt væsentlig paa laveste under* officersgrad og de helbefarne. For at bøte herpaa optok man flere lærlinger og begyndte at opta gutter i 10—16 aars alderen direkte fra privatlivet, utenfor de man fik fra arbeidskompaniets drengeskole. Det hjalp, og i 1844 opnaadde korpset endelig den i reglementet av 1817 fastsatte styrke av underofficerer. Paa ældre menige var der dog fremdeles stor mangel, da der var faa av disse som hvervet sig paany naar de hadde uttjent. De var nemlig meget eftersøkt i koffardimarinen, og her fik de gode hyrer. I 1846 bestemtes at korpsets styrke skulde søkes bragt op til resp. 145 og 121 mand i de to kompanier. Den virkelige styrke paa den tid var 125 og 115 mand, og nogen større forandring heri blev der ikke i de nærmeste aar, tiltrods

for at lønningen i 1848 forhøiedes noget.

I dette aar begyndte overflytningen av korpsets mandskaper til Horten, idet der avgaves til takkelloftet 3 underofficerer og 30 "menige av matroskompaniet. De to følgende aar fortsattes over* flytningen, eftersom bebyggelsen paa Horten skred frem, og høsten 1850 ophørte Fredriksværn at være marinens hovedstation. I den gamle «Sjauerbrakke» paa Karljohansværn, den nuværende musik* skole, blev avgit to større rum til artilleri* og matroskaserne for ugifte halv* og helbefarne. De gifte samt lærlingene indlosjertes hos private familier. Disse gamle kasernerum benyttedes helt til 60*aarene, da man ikke længer fandt dem brukbare.

I 1849 sattes igang paa Horten skole for korpsets lærlinger og halvbefarne. Som skole benyttedes den lille bygning paa nord*164

siden av verftets store kontorbygning. Da takkelbrettet blev fær* dig i 1858, flyttet lærlingskolen dit. Og da der i 1865 blev ind* redet skolelokaler for korpset i den saakaldte «Tømmermands* barakke», det nuværende retslokale, flyttet de halvbefarne dit. Til gymnastik benyttedes om sommeren en sal i nordre magasin, hvor korpset nu har vaabenøvelser, og om vinteren mand* skapsrummet paa fæstningen, indtil 1862, da ekserserhuset blev opført.

I 1853 opnaadde man endelig at faa bevilgning til et eget øvelsestogt for lærlinger, og skonnerten «Uller» var ute med disse i nogen maaneder. Disse togter hadde altid været fremholdt som et nødvendig led i lærlingenes utdannelse, men av økonomiske hensyn var de altid strøket i budgettene. Fra nu av blev disse togter bevilget hvert aar saa længe man hadde lærlinger, und* tagen enkelte aar under større utrustninger, da alle menige for* deltes paa krigsskibene. I 1859 avløstes skonnerten «Uller» av den som øvelsesskib tor lærlinger nybyggede brig «Statsraad Erichsen».

Reglement av 1854. I 1854 bestemtes ved nyt reglement at «Sømilitære Corps» skulde bestaa av 2 artillerikompanier og 2 matroskompanier med ialt 864 mand, hvilken styrke ansaaes nød* vendig for en forsvarlig bemanding av landets planmæssige sjø* styrke. I skoleundervisning skulde herefter blot delta lærlingene samt de underofficerer og menige som maatte tiltrænge under* visning, dog under tilbørlig hensyntagen til behovet av mandska* per til arbeide eller tjeneste paa verftet. Korpset hadde paa den tid omtrent 290 mand. Der gaves imidlertid blot bevilgning til 320 mand, men selv dette antal kunde ikke naaes, uagtet man optok indtil 100 lærlinger.

Et saa stort antal lærlinger hadde sine ulemper. For det første faldt deres utdannelse kostbar. For det andet var det, naar de ikke var paa togt, vanskelig at føre tilstrækkelig kontrol med dem, da de ikke kunde kaserneres, men maatte indlosjeres rundt om i ladestedet hos private folk. I 60*aarene viste der sig ogsaa ved flere leiligheter mangel paa disciplin, især blandt de yngre mand* skaper, saa mange av disse flk avsked. Dertil kom at man ikke alene fik middelmaadige folk blandt de ældre helbefarne, men at det tillike efterhaanden blev saagodtsom umulig at faa underoffi* cersklasserne besat paa en nogenlunde tilfredsstillende maate, fordiFra korvetten «Ørnens» skanse 1863.166

de dygtigste me? nige gik over i handelsmannen efter sin første tjenestetid, i 1853 nedsat til 9 aar fra de blev halv? befarne. I det hele tat var det al? mindelig erkjendt at korpsets orga? nisation ikke læn? ger tilfredsstillet

de fordringer man maatte stille til den, og i 1869 nedsattes derfor

en stor kommission paa 5 officerer og 2 stortingsmænd for at avgi forslag til omorganisation av korpset. Efterat Marine? kommandoen og Forsvarsdepartementet hadde foreslaat en del mindre forandringer i dette forslag, fastsattes i 1871 ny plan for korpset.

Plan av 1871. Denne plan var i mange henseender forskjellig fra de tidligere reglementer, som i hovedtrækkene var uforandret siden korpsets oprettelse, idet det væsentlig kun var styrken som hittil hadde undergaat

forandringer.

Korpsets hovedbestemmelse skulde være at utdanne under? officerer, og disses antal skulde betydelig reduceres, idet det blot skulde være tilstrækkelig til at besætte de vigtigste poster og ikke større end at de stadig tjenstgjørende underofficerer i fred kunde gives den nødvendige øvelse og en passende beskjæftigede iland. Av menige skulde der blot utdannes et mindre antal konstabler til betjening av de fire monitorers skyts.

Ved overgangen til den nye plan i september 1872 var korp? sets reglementerte styrke 97 og den virkelige 81 underofficerer. Den nye plan fastsatte 59. De meniges antal skulde efter tidligere bestemmelser være omtrent 160 (foruten lærlinger). Dette blev nu reducert til 48 (foruten skoleelever), som da til gjengjæld skulde kunne skaffes mere og bedre øvelse.

Konstabler fra 1868.

Fot. L. Bonnevie, Horten.

Korpsets menige skulde altsaa bestaa av konstabler og under* officer selever, og utdannelsen skulde være ens for alle elever, saa den gamle inddeling i artilleri* og matroskompani bortfaldt. Iste* det derfor skulde korpset bestaa av et skolekompani og et depot* kompani, det første omfattende alle skoleelever, det andet alle som var færdig med sin skolegang, det vil si alle konstabler og under* officerer. De sidste skulde nemlig ikke længer som før delta i skoleundervisning naar de var fast ansat som underofficerer.

Rekruteringen skulde foregaa ved hvervning av koffardimatro* ser. For at opnaa tilstrækkelig søkning blev tjenestetiden nedsat fra 9 til ca. 43A aar, og undervisningen anlagt saaledes at den kunde bli matrosen til mere nytte end før naar han efter endt tjeneste gik tilbake til handelsmannen eller over i andre stillinger. Som nye fag var opført geometri, geografi, maskinlære, engelsk og navigation.

Hvis rekruteringen fra handelsmannen ikke skulde bli tilstræk* kelig, skulde der ogsaa være adgang til at opta gutter som ikke hadde været tilsjøs. Disse skulde da først gives den fornødne befarenhet ved at medtages paa de orlogsskibe som allikevel skulde utrustes. Ved at la dem erstatte en del av besætningen paa disse skibe skulde dette ikke falde kostbart. Efter ca. et aars sjøtjeneste skulde de antages som konstabelelever. Som saadanne skulde de gjennemgaa konstabelskolen i løpet av 2 aar, hvert med ca. 5 maa* neders skole og 7 maaneders praktiske øvelser og togter. Derefter skulde de avansere til konstabler eller til under officer selever for at fortsætte sin utdannelse sammen med de fra handelsmannen hvervede matroser som skulde antages som konstabler eller un* derofficerselever uten at gjennemgaa nogen skole.

Konstablene skulde som før nævnt ikke ha skoleundervisning, men blot praktisk øvelse, om mulig den hele tid, 4 aar, paa togt. Underofficerselevene skulde gjennemgaa under officersskolen i løpet av 4 aar, hvert med 5 maaneders skole og 7 maaneders praktiske øvelser og togter.

Den nye plans hensigt med ikke at gi alle menige skoleunder* visning var at denne da skulde kunne bli saa meget bedre. For at opnaa dette skulde der som før nævnt indføres flere nye fag, og undervisningen i de gamle fag være mere videregaaende end før. Tiden iland skulde ikke længer deles mellem skolegang og verftsarbeide. Til dette sidste skulde de menige blot avgives for sin egen utdannelses skyld og ikke for at skaffe verftet daglig

arbeidshjælp. I navigation, sjømandskap og dampmaskinlære skulde ogsaa undervises ombord. Til lærere skulde benyttes væsentlig officerer, og ikke som hittil udelukkende underofficerer.

De praktiske øvelser skulde utvides betydelig og drives mere rationelt, tildels under spcielt utdannede instruktører. I den hen* sigt skulde et ekserserskib med tilhørende øvelsesskibe lægges under korpsets direkte kommando, og dette skulde militært og orlogsmæssig forberede utdannelsen av korpsets samtlige menige i en regulær ekserserskole, hvor der ogsaa skulde drives skyte* øvelser.

Den sidste slags øvelser hadde det ofte været smaat bevendt med i korpset. I de første 15 aar efter oprettelsen synes dets mand* skaper ikke at ha faat anden øvelse heri end den som kunde falde i deres lod ombord paa togtene. I 30*aarene begyndte man vist* nok med hver vaar at utruste en kanonjolle til skiveskytning. Efter faa aar henlagdes dog disse øvelser atter til togtene. Istedet blev drevet en fyldigere geværskytning iland. Ogsaa denne blev imidlertid sløifet efter en del aars forløp, og først i 1860 optoges atter skyteøvelser under korpsets ledelse. Skytningen med haand* vaaben foregik paa Møringen, skytningen med kanon i de første aar dels fra fregatten «Freia», hvor korpset hadde sit ekserserbat* teri, dels fra en kanonchalup. Senere blev kun skutt med baat* kanon, forat hver mand skulde faa flere skud.

For at opretholde en bedre disciplin bestemte den nye plan at alle skoleelever skulde kaserneres.

Endvidere skulde aldersgrænser for underofficerer indføres. Ved korpsets oprettelse i 1817 var forutsætningen at fast ansatte underofficerer skulde bli staaende i tjeneste saalænge de fandtes skikkede dertil, og avsked blot indvilges under særegne omstæn* digheter. I 1823 fastsattes en tjenestetid av 10 aar. I 1854 ned* sattes denne til 6 aar. Planen av 1871 fastsatte en aldersgrænse av 50 aar for laveste faste underofficersgrad og 65 for de øvrige. Og dette skulde forstaaes saaledes at man var forpligtet til at staa i tjenesten indtil aldersgrænsen. Dog var underofficerselevene ikke pligtige til at motta ansættelse som fast underofficer.

Som følge av indførelse av aldersgrænser blev en pensions* kasse oprettet i 1873.

Ekserserskolen sattes straks igang vaaren 1871 med et 6 ukers kursus paa den til ekserserskib indredede fregat «Desideria».

Underofficersskolen begyndte undervisningen høsten 1871 medKORPSENE

169

52 elever, som alle stod i tjenesten fra før. Skolelokale fik man i den nuværende kaserne, som dette aar for første gang blev tat i bruk av Sjømilitære korps. Den blev færdigbygget i 1851, men hadde fra det aar og indtil 1869 tjent som garnisonskaserne for et kompani soldater som gjorde vakttjeneste paa Horten. Fra 1869 til 71 stod den ubenyttet. Og først i 1874 tok korpset den i bruk som kaserne, idet der da indkvartertes 21 konstabelelever.

Allerede i 1872 maatte man anta drenge, og i 74 begyndte man atter at sende disse ut med eget øvelsesskib sammen med underofficerselevene, idet de var ute med briggen «Statsraad Erichsen» hele sommeren. Hermed var man atter kommet tilbake til de gamle lærlingetogter. Briggen var sidst ute i 1870. Man ophørte nemlig at anta lærlinger allerede i 69.

Navigationsundervisningen begyndte allerede i 1873, men først i 1891 blev den første styrmandseksamen avholdt ved korpset, idet Kristiania distrikts eksaminator kom til Horten og holdt eksamen. Det samme var tilfælde næste aar, men derefter blev korpset be* myndiget til selv at avholde denne eksamen, og dette har været gjort hvert aar senere. I 1912 tok sogar 38 mand denne eksamen.

Da det første kuld underofficerselever hadde tat avgangseksa* men i 1874, viste det sig at sløifningen av en bestemt, kortere tjenestetid hadde til følge at ingen vilde motta ansættelse som fast underofficer. Man maatte da, stik imot planens forutsætning, gaa med paa at ansætte nogen paa 3 aar og nogen paa 2 aar, med adgang til at rekapitulere paa 2 aar.

Hvervningen fra handelsmannen gik det ogsaa daarlig med, idet der ikke meldte sig en eneste en. Høsten 1875 hadde man derfor blot 2 underofficerselever og 6 konstabler under utdan* nelse efter den nye plan, foruten 40 konstabelelever, og efter det ældre reglement 28 befarne menige.

Man ansaa ogsaa konstabelutddannelsen for mindre god.

Plan av 1876. I 1876 fastsattes derfor atter ny plan for korp* set. Denne adskilte sig fra den foregaaende væsentlig i følgende punkter:

Antagelse av skibsdrenge skulde være den principale rekrute* ringsmaate, men der skulde ogsaa være adgang til

at hverve koffardimatroser.

Samtlige menige skulde gives skoleundervisning, ens utdannelse og adgang til at bli fast ansat underofficer. Først 2 aar som skibs*170

drenge med skole iland om vinteren og togt om sommeren. Der* efter 2 aar som konstabelelever med skole iland den første vinter, togt om sommeren sammen med drengene paa eget øvelsesskib og om mulig hele det andet aar tjeneste paa de utrustede krigsskibe. Og endelig 4 aar som konstabler med skole iland de to første vintere og togter de to første sommere og udelukkende praktisk tjeneste ombord eller ved verftene de to sidste aar. Halvbefarne koffardimatroser skulde antages som konstabelelever og helbefarne som konstabler.

De vordende underofficerer skulde altsaa gives noget mindre skoleundervisning og betydelig mere praktisk øvelse og tjeneste end efter den forrige plan.

Underofficerenes antal blev atter forhøiet til omtrent hvad der var reglementert før 1871, nemlig til 91.

Skoleelevenes antal, som før var fastsat til 100 konstabel* og underofficerselever, skulde nu være 150 skibsdrenge, konstabel* elever og konstabler.

Aldersgrænse for underofficerene blev sløifet, og man gik til* bake til den gamle ordning med ansættelse paa bestemt aaremaal, som nu sattes til 5 aar med adgang til rekapitulation for 5 aar ad gangen.

I tilslutning til planen blev for første gang fastsat reglement og regulativ for korpset.

Den nye plan sattes i virksomhet i 1877. Allerede det første aar meldte der sig 145 skibsdrenge for at konkurrere om 25 pladser. Det andet aar meldte der sig 210 og det tredje 199. Av koffardimatroser hvervedes 22 paa disse tre aar.

I 1878 avløste korvetten «Alfen» briggen «Statsraad Erichsen» som lærlingeskib, da denne blev for liten. I 1880 var begge paa togt. Dette var briggens sidste togt i marinen.

I 1879 blev øvelsesbudgettet reducert fra 150 000 til 108 000 kr. Dette medførte at man det aar blot kunde utruste ekserserskibet, lærlingeskibet og kadetskibet, og at man ikke hadde midler til nogen kystforsvarsavdeling eller noget vintertogt, hvorav følgen var at flere av korpsets mandskaper ikke fik den planmæssige utdannelse. Kystforsvarsavdeling blev dog atter utrustet det næste og de paafølgende aar i lang tid fremover, men vintertogtene var det foreløbig slut med.

I 1880 blev korpsets nuværende skolebygning færdig.

Samme aar foreslog Stortingets militærkomité at der atter skulde

gjøres et forsøk med hvervning av koffardimatroser som eneste rekruteringsmaate, idet den haabet derved at sætte handels* og orlogsmarinen i en nøie og frugtbar forbindelse og med mindst mulig bekostning at skaffe det fornødne befal og et nogenlunde talrikt reservebefal i de lavere grader. Komitéen mente ogsaa at saalænge lærlingeinstitutionen bestod, vilde der ikke bli synderlig søkning av koffardimatroser til korpset.

Det bestemtes derfor samme aar at flere skibsdrenge skulde ikke antages. De i 1879 hvervede 25 avanserte høsten 81 til kon* stabelelever, og siden den tid har korpset altsaa ikke hat «drenge» (lærlinger).

Det hadde været meningen, naar disse konstabelelever var avansert til konstabler, at sløife konstabelelevene og kun hverve helbefarne matroser som konstabler. Men søkningen av helbefarne blev saa liten at man i 1883 maatte bestemme sig til atter at opta halvbefarne som konstabelelever. Allikevel lykkedes det ikke at faa hvervet en eneste koffardimatros det aar. Nogen bedring opnaaddes dog de følgende ved forandring i hvervningsmaate og tjenestetid.

Plan av 1887. I 1887 blev fastsat ny plan for korpset, væsent* lig av den grund at torpedoavdelingen skulde

optages i dette. Denne avdeling vil dog først senere bli omtalt. De øvrige for* andringer var i det væsentlige:

Sløifning av skole for de halvbefarne, da disse først ved orlogs* fart skulde bli helbefarne, før de som konstabler av 2. klasse be* gyndte paa sin egentlige utdannelse. Denne skulde være aldeles tilsvarende til konstabelutdannelsen efter den forrige plan. De to sidste aar skulde de benævnes konstabler av 1. klasse.

Der skulde oprettes en skole for underofficerer med undervis* ning iland i to vintere, delvis forskjellig for artilleri* og matros* underofficerer. Bestaat eksamen ved denne skole skulde kræves for at kunne avansere til kanoner eller baatsmand. Altsaa betyde* lig forbedring av underofficerenes utdannelse.

Maalet for konstabelskolen kunde derfor nedsættes en del og nogen fag helt overføres fra denne til underofficersskolen. Paa den anden side blev timeantallet i konstabelskolen forhøiet fra 33 til 42 pr. uke. Som nye fag skulde indføres sykepleie paa denne skole og vaabenhaandverksarbeide for underkanonerer.

Aldersgrænser for underofficerer blev atter indført og sattes til 65, 63 og 52 aar for resp. 1. og 2. grad, 3. grad og 4. grad.172

Den nye konstabelskole sattes igang om høsten med 76 elever, og underofficersskolen begyndte sit første vinterkursus samme aar med 13 elever, hvorav den ældste var 36 aar gammel. Lokale fik skolen paa takkelbrettet, hvor den altid har været senere.

Søkningen til korpset var nu i flere aar nogenlunde god. Men det lykkedes aldrig at bringe styrken op til den planmæssige, til* trods for at der blev betalt indtil 120 kr. i haandpenger ved hverv* ningen.

Korvetten «Alfen», som ikke hadde været benyttet paa flere aar, blev atter tat i bruk som øvelsesskib for skolekompaniet i 1888. Sit sidste togt som saadant gjorde den i 1895.

Plan av 1896. I 1896 fik korpset atter ny plan, idet torpedo* avdelingen ikke længer skulde tilhøre korpset. Forøvrig be* stod forandringen væsentlig i en betydelig forøkelse av styrken, nemlig for artilleriunderofficerene fra 55 til 105, for matros* underofficerene fra 33 til 43 og for konstablene fra 175 til 320.

Desuten blev reserveunderofficerene forpligtet til at gjøre nogen tjeneste i fred. I tiden 1894—99 tjenstgjorde hvert aar en del saadanne i et antal fra 11—25.

I 1901 fastsattes underofficerenes antal til resp. 115 og 44 og konstablenes til 430, hvorav et kompani skulde stationeres i Bergen.

Planen av 1896 med disse sidste forandringer av 1901 er den nugjældende for korpset. Noget kompani er dog endnu ikke oprettet i Bergen.

Underofficersstyrken var fuldtallig høsten 1902. Til samme tid var konstabelstyrken 170, mens den skulde være 430.

Siden 1898 har der hvert aar paa tre nær været avholdt kanon* skyteskole for korpsets underofficerer.

I 1903 blev der uttat et mindre antal underkanonerer til kanon* skyttere forat disse skulde faa endmere øvelse. Før den tid fik alle underkanonerer like megen skytning.

Siden 1902 har samtlige konstabler, mens de stod i skolekorn* paniet, gjennemgaat en skyteskole for kanonskyttere. Denne av* holdtes under korpsets praktiske øvelser vaar og høst indtil 1909, da den underlagdes den nyoprettede «Marinens skyteskole». Sam* tidig blev kanonskytterne inddelt i klasser efter de slags kanoner de skulde betjene. Hvert kursus varer for tiden 2Vs maaned.

Depotkompaniets konstabler er saaledes fuldt utdannede skyt*

tere og er bestemt til kanonkommandører ved de fleste av far* tøienes kanoner. Ved de største er underkanonerer

kommandører og ved de mindste utskrevne matroser, som uttages blandt de bedste geværskyttere og gjennemgaar en speciel skyteskole. For at vedlikeholde kanonskytternes skytefærdighet gives de hvert aar et paabudt antal skud, og paa alle togter foretages konkurranse* skytning om præmier og medaljer.

Naar konstablene har uttjent, efter at ha staat 2 aar som kon* stabel av 2. klasse og 2 aar som konstabel av 1. klasse, har de som ikke blir fast ansat som underofficer adgang til at hverve sig paany for tre aar ad gangen som kanonskyttere. Efter første treaarsperiode avanserer de til underofficerer av 5. grad.

Siden 1909 har nogen faa konstabler været avgit til tjeneste paa undervandsbaat, og siden 1912 én konstabel til flyvemaskinen «Start».

I 1913 bestemtes at en del av korpsets underofficerer skulde kunne gaa over i national stilling. Samtidig utvidedes de høieste grader, saa korpsets styrke ved begyndelsen av indeværende aar utgjorde:

Artilleriunderofficerer. Matr o sunder officer er. Assistenter 4 Assistenter 2

Overkanonerer 19 Høibaatsmænd 8 Kanonerer 26 Baatsmænd 13

Underkanonerer 66 Baatsmandsmater 21

Sum 115 Sum 44

hvilket var fuldtallig styrke efter organisationsplanen. Hertil kom 5 sersjanter (kontorpersonale) og 11 kanonskyttere (underofficerer av 5. grad).

Samtidig var imidlertid konstablenes antal sunket ned til 112 mot et planmæssig antal av 430.

Siden korpsets oprettelse i 1817 har man saaledes aldrig op* naadd at faa fuldtallig styrke av menige.

Av hensyn til den daarlige søkning er forslag til ny plan for korpset utarbeidet for længere tid siden, men er endnu ikke ende* lig fastsat.

Underofficersgradene i dette korps er de samme nu som ved korpsets oprettelse, naar undtages høieste grad.

Reglementet av 1817 bestemte at høieste grad i artillerikom* paniet skulde være artilleriløitnant. Herav skulde der være 4. Der blev ansat 2. Den ældste skulde forestaa verftets tøihuser,174

laboratorier og artilleritakkellofter. Den yngste skulde være hans assistent.

I 1834 forekom for første gang benævnelsen artilleriassistent, som fra den tid efterhaanden traadte istedenfor løitnantsgraden, vistnok av økonomiske grunde.

I 1847 blev der istedenfor den ene assistent ansat en arsenal? forvalter ved hovedverftet.

I matroskompaniet var høieste grad høibaatsmand like til 1844, da takkelassistentgraden indførtes.

MUSIKPERSONALET

Til Sjømilitære korps hører ogsaa «marinemusikken».

Ved reglement av 1820 blev det bestemt at der skulde opret? tes et musikpersonale paa 4 musici og 4 musikelever. Det skulde tilhøre Verftskorpsets arbeidskompani, og dets «dannelse» skulde overtages av en dertil villig musikkyndig officer. Det skulde «op? læres i at spille fornemmelig paa blæsende instrumenter, saa og at barbere». Den halve arbeidstid skulde dog anvendes til alminde? lig verftsarbeide. Ombord skulde musikantene være barberere for besætningen. Denne pligt paalaa dem i mange aar og blev prak? tisert helt til 60?aarene.

Avgivelsen til verftsarbeide holdt sig helt til musikken i 1843 fik sin første fast ansatte instruktør, en tysker fra Hannover ved navn Zogbaum, som blev staaende i denne stilling i 32 aar. For at faa ham ansat maatte officerene av en av dem oprettet privat musikkasse yde et bidrag paa 100 spd. aarlig til lønnen, som blot var 180 spd. Først i 1871 forhøiede staten lønnen med disse 100 spd.

I 1846 overflyttedes «spillemændene» fra arbeidskompaniet til Sjø? militære korps. Samtidig bestemtes at de herefter ogsaa skulde oplæres paa strengeinstrumenter og paa tromme. Deres antal blev sat til 16.

I 1851 flyttedes musikpersonalet til Horten, hvor lokale for musikskolen blev avgit i det i 1828 opførte saakaldte gamle syke? hus i Ollebakken. Her forblev musikskolen indtil 1871, da den fik lokale paa Gamle?Horten, dels i Sjauerbrakken, hvor den frem? deles er, og dels i det nuværende retslokale.

I 1854 blev «spillemændenes» antal fastsat til 20, og i 1857 fik de 6 ældste laveste underofficersgrad.

Underofficerer fra 1864.

Denne styrke holdt sig uforandret helt til 1896, da den plan* mæssige styrke blev utvidet til 30, hvorav 12 underofficerer. I 1900 fik instruktøren sekondløitnants grad.

Alle de musikanter som ikke er paa togt, deltar daglig i øvel* ser og undervisning paa musikskolen som holdes igang hele aaret.

Den 1. januar iaar var styrken: 13 underofficerer i tre grader og 20 menige, ialt 33 foruten instruktøren.

«WÆRFTS CORPSET»

Som før nævnt flk dette korps allerede ved sin oprettelse i 1817 en hel del av sine nummer besat. Temmelig tidlig hadde det omtrent to tredjedele av sin reglementerte styrke, og saavidt man kan se holdt det sig næsten fuldtallig indtil midten av 40*aarene.

Skoleundervisningen begyndte snarest mulig, og allerede den første vinter efter arbeidskompaniets oprettelse hadde dets drenge* skole næsten fuldt elevantal. For foreløbig at forbedre de prak* tisk dygtige haandverkeres skolekundskaper etablertes en frivillig

undervisning utenfor arbeidstiden i skrivning, regning og tegning. For det overordnede skibsbygningspersonale sattes igang en saa* kaldt konstruktionsskole, hvor ogsaa private kunde delta.

I 1846 blev det bestemt at der ikke skulde optages flere drenge i arbeidskompaniet, og at dette skulde reduceres, eftersom avgang indtraadte, til 4 formænd og 60 menige, som sammen med haand* verkskompaniet skulde danne to haandverkskompanier. Denne overgang fandt sted i 1848. Hvert av kompaniene skulde da tælle 132 mand, men styrken var adskillig mindre.

Siden 20*aarene hadde marinens væsentligste byggevirksomhet foregaat ved Hortens verft, hvor der stadig hadde været stationert en del av Verftskorpset. Men ogsaa for dettes vedkommende fore* gik dog den egentlige overflytning fra Fredriksværn først i aarene 1848—50, efterat Hortens verft i 49 var blit marinens hovedverft, og efterhvert som der kunde skaffes husrum. I Fredriksværn blev herefter kun tilbake en mindre avdeling under den ene kompani* chefs kommando. Da garnisonen i 1851 forlot stedet, overtok denne avdeling indtil videre vaktholdet ved verftet.

I 1846 ophørte arbeidskompaniets drengeskole. I 1854 sattes igang en haaridverksskole, hvis hovedøiemed var at gi haandver* kere av alle fag anledning til at erhverve sig de kundskaper som var nødvendige, dels for at kunne tjenstgjøre paa krigsskibene, dels for at bli dygtige formænd og mestere. Den hadde en lavere og en høiere avdeling, hver beregnet paa 15 elever. Hvert kursus skulde vare to sommere med to dages undervisning om uken. Da der fra 1855 atter hvervedes haandverkslærlinger, gjennemgik ogsaa disse denne skole. Som skolelokale benyttedes det saakaldte «kon* struktionskontor», hvor ingeniørvæsenet nu har kontor. I slutten av 60*aarene flyttet den dit, hvor artillerikontorene nu er.

I 1854 bestemtes det ogsaa at der i korpset skulde optages 8 maskinister. Der meldte sig ogsaa 8 til optagelse aaret efter, men av disse fandtes kun 2 brukbare, og den ene av disse fik kort efter avsked paa ansøkning.

I 1856 blev verftschefen paa Horten korpsets chef.

Allerede i 1839 og senere flere ganger var det paa tale helt at ophæve Verftskorpset, da blandt andre verftschefen fandt det i flere henseender upraktisk at ha militært organiserte haandverkere. Private haandverkere hadde ogsaa i længere tid været antat ved Hortens verft i stor utstrækning, og i 1849 blev det bestemt at der indtil videre ikke skulde optages flere mandskaper i Verfts*KORPSENE

korpset. Der var da over ti ganger saa mange leiede som militære haandverkere ved Hortens verft. Korpset hadde saaledes efter* haanden forandret karakter, idet dets hovedhensigt nu ikke længer var verftsarbeide, men tjeneste paa krigsskibene. Og derfor blev det ogsaa bibeholdt, forat man stadig kunde ha for haanden en stamme av skibsvante, øvede haandverkere.

HAANDVERKSKORPSET

Verftskorpset fik ogsaa ved reglement av 1857 det mere betegnende navn Haandverkskorps og blev samtidig endnu mere militært orga* nisert, mest mulig i likhet med Sjømilitære korps.

Maskinistene blev forpligtet til at fare med statens postdamp* skibe. Iland skulde de arbeide ved det mekaniske verksted. De øvrige underofficerer blev iland fritat for haandverksarbeide, men kunde anvendes til kontorarbeide og inspektionstjeneste samt som lærere ved haandverksskolen. Paa nærmere bestemmelse av Marine* kommandoen skulde korpset ha eksersis med voldskyts og haand* vaaben. Lærlingene skulde ha gymnastik sammen med Sjømilitære korps's mandskaper.

Korpsets styrke, som i 1857 blot utgjorde 85 mand, blev yder* ligere reducert de nærmest følgende aar til 21 underofficerer, 10 maskinister og 42 haandverkere, ialt 73. Først i 1864 opnaadde man at faa det fastsatte antal av 10 maskinister. Men under den store utrustning dette aar behøvdes 28, hvorfor 18 maatte enga* geres, og herav kunde blot 14 faaes her i landet, saa 4 maatte faaes fra Sverige.

Haandverksskolen skulde efter reglementet av 1857 ha et meget større omfang end tidligere. Paa grund av utilstrækkelig bevilg* ning maatte imidlertid skolen indstille sin virksomhet i 1857. For at skaffe maskinistene den i reglementet bestemte teoretiske utdan* nelse lot man disse delta i undervisningen ved den tekniske skole som var oprettet paa Horten i 1855, nærmest for elevene ved det mekaniske verksted, men ogsaa for private saalangt pladsen tillot. Skolen var to*aarig. Den begyndte sin undervisning i den saa* kaldte Licitationssal i verftets store kontorbygning og flk først fem aar senere egne skolelokaler, som fremdeles benyttes.

I 1860 sattes atter haandverksskolen igang, efter en noget enklere plan end reglementet av 1857 bestemte, idet den blot blev

beregnet paa lærlinger og yngre haandverkere, som skiftevis var paa skole og til arbeide paa verftet en uke ad gangen. Elevene fik ogsaa vaabenøvelse og gymnastik, og de par første aar ogsaa skytning med haandvaaben.

I 1868 opsattes regler for maskinlærlingenes utdannelse. De skulde staa to aar i lærling* og fire aar i smedenummer, hvorefter de skulde avansere til yngste maskinistklasse. Som lærlinger skulde de faa samme utdannelse iland som de øvrige lærlinger og ombord være maskindrenge. De tre første aar som smeder skulde de arbeide i de forskjellige verksteder og ombord som fyrbøtere. Det fjerde aar skulde de gaa paa den tekniske skole.

Da der ved verftet ikke var fornøden adgang til at utdanne bøssesmeder, blev i flere aar et par yngre smeder ad gangen sendt til vaabenfabrikken paa Kongsberg for at utdannes som saadanne.

Reglement av 1870. I 1870 bestemtes at korpset skulde delvis omorganiseres, idet hensynet til sjøtjenesten skulde være udeluk* kende bestemmende for dets styrke og sammensætning, hvilket ledet til en overgang

væsentlig til et maskinist* og fyrbøterkorps med et forholdsvis ringe antal haandverkere. Mester* og formands* stillingene skulde utgaa, og korpsets styrke derfor reduceres en del.

Maskinistenes antal skulde være 30, men herav skulde halv* parten, efter fornøden oplærelse i orlogstjenesten, som regel være permitteit til privat maskintjeneste og blot være forpligtet til at gjøre tjeneste under ekstraordinære utrustninger. Denne ordning blev indført ikke alene av økonomiske grunde, men ogsaa for at maskinistene skulde kunne holdes i stadig øvelse. Man flk imid* lertid blot bevilgning til tre permitterte maskinister, og det lykke* des ikke at faa hvervet mere end én.

Fyrbøternes antal skulde være 20. Men der bevilgedes blot til 10, uagtet der behøvdes ca. 150 til fuld utrustning. De be* nævntes fyrbøtersmeder og var ment at skulle være ledende fyr* bøtere. Der hadde i mange aar været søkt bevilgning til fyrbøtere, men først i 1872 lykkedes det altsaa at faa optat denne klasse i korpset.

Endvidere skulde der i korpset være 4 bøssesmeder, 12 tøm* mermænd og 2 seilmakere. Tilsammen altsaa 65 mand, naar de permitterte maskinister ikke medregnes. Men selv dette beskedne antal blev av den bevilgende myndighet reducert til 43.

Tjenestetiden blev nedsat fra 9 til 6 aar, og rekapitulations* tiden fra 6 til 2 aar. Aldersgrænse paa 55 aar indførtes.

Maskinister skulde som før rekruteres ved elever, men de øvrige ved hvervning av fagutdannede folk. Dette gik dog ikke, og allerede i 1873 maatte man fortsætte med optagelse av lærlinger.

Korpsets haandverksskole blev besluttet sløifet. Istedet skulde der oprettes en aftenskole i forbindelse med den tekniske skole. I 1870 blev nemlig haandverkerne fratat sin dagløn mens de gik paa skolen, hvorav følgen blev at meget faa haandverkere søkte skolen. Saa blev et vinterkursus til forsøk henlagt til efter arbeids* tid. Men haandverkerne var ikke oplagt til at gaa paa skole paa denne tid, saa resultatet blev at kun lærlingene, som var forpligtet til det, møtte til undervisningen. I 1873 blev saa haandverks* skolen ophævet og aftenskolen ved den tekniske skole sat igang.

Plan av 1876. I 1876 fastsattes ny plan for korpset.

Den planmæssige styrke blev betydelig forøket, nemlig til 109 ialt. De ældste maskinister skulde benævnes maskinmestere, bøsse* smedene vaabenhaandverkere og tømmermændene skibsbygnings* haandverkere.

Aldersgrænsen blev atter sløifet.

Maskinmestere og vaabenhaandverkere skulde rekruteres ved tekniske elever som hadde bestaat avgangseksamen ved den tekniske skole med karakteren «meget godt». I marinen skulde elevene kun gives praktisk utdannelse ved verftet og ombord.

For at bli fyrbøter maatte man ha arbeidet ett aar paa meka* nisk verksted.

Skibsbygningshaandverkere skulde søkes hvervet blandt verftets tømmermænd efter en avlagt prøve. Hvis nødvendig kunde lær* linger hverves som før.

En haandverksskole skulde atter oprettes, væsentlig for skibs* bygningsbranchen. Den skulde holdes igang om vinteren, naar det fandtes fornødent.

Alle vaabenhaandverkere av yngste klasse skulde som regel arbeide ved Kongsberg vaabenfabrik ca. et aar.

For at kunne avansere til høieste grad i de tre brancher skulde der avlægges en prøve.

I 1887 blev der ved haandverksskolen oprettet et aftenkursus i maskinlære og engelsk for maskinistene.

To aar senere indførtes for disse gradene overmaskinist, maski* nist og undermaskinist.

Plan av 1892. I 1892 fik korpset atter ny plan, som forøvrig ikke var meget forskjellig fra den foregaaende.

Seilmakere utgik av korpset.

Maskinist* og vaabenhaandverkerelever behøvde ikke længer at ha avlagt avgangseksamen ved Hortens tekniske skole, men ved hvilkensomhelst omtrent tilsvarende skole i landet. For de sidste kunde praktisk dygtighet erstatte denne eksamen.

Tømmermandslærlinger sløifedes.

For at bli hvervet som fyrbøter maatte man ha ett aars sjøfart som saadan.

For at bli overmaskinist eller overtømmermand maatte man bestaa avgangseksamen ved haandverksskolen. Denne skole hadde altsaa nu utviklet sig fra en skole for lærlinger til en skole for underofficerer. Den skulde ha to klasser, en maskinistklasse og en tømmermandsklasse. Hvert kursus skulde vare én vinter. Skolen var forøvrig sat igang efter denne plan allerede aaret før, da man i længere tid hadde fundet maskinistenes teoretiske ut* dannelse utilstrækkelig.

Aldersgrænser skulde atter indføres. De fastsattes til 52, 63 og 65 aar for de forskjellige grader av underofficerer.

Da der i 1895 var git bevilgning til bygning av vore to første panserskibe, hadde dette allerede aaret efter til følge en betydelig utvidelse ogsaa av Haandverkskorpset. Det i de sidste aar an* skaffede materiel nødvendiggjorde ogsaa en betydelig større del fast personel i forhold til det vernepligtige, saa den planmæssige styrke blev næsten fordoblet, idet den fastsattes til 189 ialt, hvorav 80 fyrbøtere og 8 elever. Overmaskinistenes og maskinistenes antal blev næsten tredoblet. Og denne styrke skulde om mulig søkes naadd i løpet av to aar, saa der blev en ganske livlig op* rykning i gradene.

For at opnaa en tilstrækkelig tilgang paa undermaskinister skulde saadanne ogsaa kunne hverves blandt de faste fyrbøtere og blandt handelsmannens maskinister. Av de første ansattes straks 12 og av de sidste 4.

Væsentlig av hensyn til de to panserskibe fik korpset ogsaa i 1896 sine første haandverksofficerer, idet der utnævntes to marine* ingeniører med premierløitnants grad. Naar disse ikke var paa togt med panserskibene, skulde de som regel gjøre tjeneste ved hovedverftet, hvor de skulde være til assistanse for skibsbygnings* inspektøren og direktøren for de mekaniske verksteder.

Endvidere blev aaret efter, ogsaa av hensyn til tjenesten paa panserskibene, to av maskinmesterne git sekondløitnants grad, og hermed fik altsaa korpset de to første officerer som var avansert fra underofficer. Disse to var tilstede under bygningen av de to første panserskibe.

Da det var vanskelig at beskjæftige saa mange maskinfolk ved verftet, naar oplægningen av alle skibes maskiner var færdig, sat? tes i 1898 igang teoretisk undervisning samt gymnastik for under? maskinister og fyrbøtere, som deltes i tre avdelinger og fik under? visning skiftevis.

Da der i 1898 gaves bevilgning til endnu to panserskibe, hadde dette atter til følge utvidelse av korpset. Blandt andet utnævntes aaret efter to marineingeniører til. Samtidig fik de to ældste kapteins grad.

Plan av 1900. I 1900 blev ved ny plan Minekorpset optat i Haandverkskorpset. Dette blev derfor inddelt i et skolekompani og et depotkompani og organisert mest mulig i likhet med Sjø? militære korps. Hvad der angaar minepersonellet forbigaaes her, da det vil bli omtalt senere.

Den nye plan indeholdt ikke faa forandringer fra den fore? gaaende.

Korpschefs?, kompanichefs? og inspektion-,officersstillingene skulde være selvstændige stillinger og ikke som før forbundet med andre stillinger.

Samtlige maskinmestere skulde ha sekondløitnants rang.

En del fyrbøtere og maskinunderofficerer skulde kunne gaa over i national stilling.

For at bli optat som fyrbøter maatte man baade ha faret ett aar tilsjøs som fyrbøter og ha arbeidet ett aar i mekanisk verksted eller smie.

Underofficerene, ogsaa skibsbygningshaandverkerne, skulde udelukkende rekruteres ved tekniske elever. Nogen sterk søkning av maskinister fra koffardimarinen hadde der aldrig været. Des? uten fandt man det uheldig at der ansattes faste underbefalings? mænd som ikke hadde faat nogen militær utdannelse. Endvidere hadde erfaring vist at saavel de fra koffardimarinen som fra de faste fyrbøtere hvervede undermaskinister, henholdsvis 14 og 30 ialt siden 1896, som regel hadde for faa forkundskaper til at kunne følge undervisningen i haandverksskolens maskinistklasse.182

Da der i den senere tid hadde været daarlig søkning ogsaa av tekniske elever, saa skulde man atter gaa tilbake til det gamle system at gi dem den nødvendige teoretiske utdannelse efter hverv* ningen. Der skulde blot fordres bestaat optagelseseksamen ved den tekniske skole og ikke som før avgangseksamen. Til gjen* gjæld skulde aspirantene ha faret tilsjøs i ett aar og ha arbeidet ved mekanisk verksted eller skibsbyggeri ett aar. Endvidere maatte de forpligte sig til at staa som tekniske elever i 4 aar, at motta ansættelse som underofficerer og staa som saadanne i mindst 6 aar.

Elevene skulde faa sin teoretiske utdannelse i det vanlige kursus paa IV2 aar paa den tekniske skole, hvor de skulde danne en klasse for sig og foruten i skolens almindelige fag ogsaa faa undervisning i norsk, skrivning, reglementer og gymnastik. I skolens sommerferier skulde de ha eksersis med haandvaaben.

Den praktiske utdannelse skulde de faa i løpet av 2lU aar, dels ved verftet, dels ombord, og for det meste under specielle instruktører.

For fyrbøterne skulde der hvert aar avholdes kurser for op* øvelse i tjenesten paa torpedobaater. Disse var forøvrig sat igang allerede aaret i forveien.

Det nationale personel skulde kunne indkaldes til sjøtjeneste saa ofte det fandtes tjenlig. Som regel skulde det ha øvelse hvert aar de to første aar og 'senere hvert andet aar indtil tre maaneder.

Marineingeniørene skulde rekruteres fra ingeniører med høi* skoleeksamen og praktisk tjeneste ved mekanisk verksted eller skibsbyggeri samt som dampskibsmaskinist. Særlig begavede tek* niske elever skulde paa statens bekostning kunne gives den for at bli marineingeniør nødvendige utdannelse.

Den nye plan traadte straks i kraft, og verftschefen blev avløst som korpschef.

6 maskinmestere fik samme aar sekondløitnants rang.

I 1901 fastsattes korpsets organisationsmæssige styrke av ma* skinpersonel, vaabenhaandverkere og skibsbygningshaandverkere til: 5 marineingeniører, 10 maskinmestere, 108 maskinunder* officerer, 25 vaabenhaandverkere, 18 skibsbygningshaandverkere, 167 fyrbøtere og 32 tekniske elever, ialt 365, altsaa siden 1896 omtrent atter fordobling av styrken. 32 maskinunderofficerer og 67 fyrbytere skulde kunne staa i national stilling.

Den femte marineingeniør utnævntes samme aar.

I 1909 bestemtes at maskinmesterne efter 10 aars tjeneste som saadanne skulde gives premierløitnants rang.

I 1910 blev det bestemt at de for dykkertjeneste ombord nød* vendige dykkere skulde søkes engagert blandt Haandverkskorpsets folk. Tidligere hadde man hertil benyttet mineunderofficerer og senere utskrevne mandskaper. For disse folk blev særlige dyk* kerkurser og øvelser sat igang. Som regel skulde dykning ikke foregaa paa større dybder end 38 m.

UNDERVANDSPERSONEL

Da marinen i 1909 skulde faa den første undervandsbaat, blev der uttat besætning til den blandt maskin* og mineunderofficerer, fyrbøtere samt konstabler fra Sjømilitære korps, og denne besæt* ning fik speciel utdannelse efter en foreløbig plan. Paa lignende maate blev der forholdt med en del av besætningene til de senere bevilgede baater.

Først i 1913 flk man fastsat den endelige plan for organisation og utdannelse av undervandspersonel. Dette skal tilhøre Haand* verkskorpset og bestaa av maskinunderofficerer (uvb.) og under* vandskonstabler.

Underofficerene skal rekruteres ved tekniske undervandselever overensstemmende med princippene for rekutering og utdannelse av de øvrige maskinunderofficerer. For at kunne optages som under* vandselever maa dog sjøfarten være opnaadd som fyrbøter. Utdan* nelsen ombord skal selvfølgelig blot foregaa paa undervandsbaat. De skal utnævnes til undermaskinister samtidig med de øvrige elever, men derefter skal de gjennemgaa et ca. 6 maaneders teore* tisk og praktisk^ specialkursus i torpedolære, motorteknik og elektroteknik, hvorefter de tiltrær tjenesten paa undervandsbaat. Hvert tredje aar skal de gjøre tjeneste som almindelige maskin* underofficerer, og ved 45 aars alderen ophører deres tjeneste paa undervandsbaat, hvorefter de helt gaar ind i den almindelige maskinistetat.

Undervandskonstablene skal hverves blandt fyrbøtere med ett aars fartstid og ett aars verkstedstid eller blandt almindelige sjø* folk med IV2 aars fartstid. De skal gjøre tjeneste dels ombord paa undervandsbaat og moderskib, dels iland ved verksted eller elektrisk anlæg.184

MINEPERSONELLET

Under Haandverkskorpset hører ogsaa nu minepersonellet, som før nævnt. Dette er hittil forbigaat av den grund at det under* tiden har dannet en selvstændig avdeling og undertiden har til* hørt ogsaa Sjømilitære korps.

I 1875 oprettedes den første avdeling av dette personel under navn av torpedoavdeling, idet der ansattes 3 underkanonerer og 5 uttjente konstabler av Sjømilitære korps som torpedounder* officerer av tre klasser. Avdelingen skulde indgaa i Haandverks* korpset, men skulde avgives til torpedovæsenet til arbeide og øvelser. De tre underkanonerer hadde allerede i de fire fore* gaaende aar været avgit hertil, men tilhørte da Sjømilitære korps. Aaret efter ansattes 6 torpedounderofficerer til, som ogsaa avgaves fra Sjømilitære korps.

I 1876 avholdtes de første torpedoøvelser. Heri deltog, for* uten avdelingens 8 underofficerer, 6 løitnanter og de nødvendige forhyrte menige. Øvelserne foregik ved Oscarsborg. Skonnerten «Alfen» anvendtes som losjiskib. Disse øvelser var derefter i mange aar et fast led i torpedopersonellets utdannelse. Som losji* skib bruktes aaret efter og altid siden den gamle korvet «Nidaros».

I 1877 opsattes torpedoavdelingen som selvstændig avdeling under bestyreren av torpedovæsenet.

Avdelingen skulde avgi underofficerer og menige, henholdsvis 23 og 8, til betjening av minesperringer og torpedoer. 3 av un* derofficerene stationertes samme aar ved Oscarsborg.

De menige, som ingen anden benævnelse skulde ha end torpedomenige, forutsattes fortrinsvis hvervet blandt uttjente kon* stabler ved Sjømilitære korps. Det første kuld, 4 mand, hverve* des samme aar.

De torpedounderofficerer man da hadde, 18 ialt, var alle ansat som saadanne straks ved optagelsen i avdelingen, og alle paa én nær, som blev optat fra handelsmannen, hadde først tjent i Sjø* militære korps.

Teoretisk specialutdannelse skulde gives alle menige samt underofficerer til og med kanoners grad ved torpedoskolen, som skulde holdes igang hver vinter. Efter at ha gjennemgaat to vinterkurser skulde de menige kunne ansættes som underofficer. Det første kursus sattes igang i 1878 med 4 menige elever. Skole*

lokalet var i torpedovæsenets kontorbygning, som var opført aaret før og hvor skolen fremdeles er.

Tilgangen av menige gik det imidlertid meget smaat med, idet der i de næste otte aar kun blev optat 12 tilsammen. Og øknin* gen av underofficerenes antal gik ogsaa meget langsomt paa grund av manglende bevilgning.

I 1887 blev torpedoavdelingen optat i Sjømilitære korps, til hvis plan av dette aar der henvises.

Underofficerene, hvis antal skulde bringes op til 42, skulde herefter benævnes mineassistenter, overminører, minører og under* minører.

De menige skulde benævnes minekonstabler. Av disse skulde der være 15. De skulde utvælges blandt dertil villige konstabler, naar disse rykket op til 1. klasse, og gives teoretisk og haand* verksmæssig utdannelse i to aar paa skole iland og under øvelser ombord. Derefter skulde de ansættes som underminør i fast nummer eller i reserven.

Ved optagelsen i Sjømilitære korps talte torpedoavdelingen 28 underofficerer og 5 menige. Rekruteringen efter den nye plan begyndte først i 1889, og samme aar sattes skolen igang med 7 elever. Tilgangen var derefter noksaa god. Det fulde antal, 15, opnaaddes dog blot to aar.

I 1894 deltes for første gang de saakaldte torpedoøvelser i to særskilte avsnit: Øvelser med passivt minemateriel og øvelser med aktivt torpedomateriel. Dette aar blev ogsaa for første gang hver* vet og øvet en styrke paa 30 sjømænd og fiskere, bosat ved Drøbak, til Oscarsborgs mineforsvar, da det faste personel var alt* for utilstrækkelig for mobiliseringsbehovet.

Man fandt det imidlertid upraktisk at personellet tilhørte Sjø* militære korps, og i 1896 blev det derfor atter organisert som egen avdeling under navn av Marinens minekorps. Planen for dette var i flere henseender betydelig forskjellig fra den foregaaende.

Underofficerene skulde deles i to avdelinger: Skibsmineavde* lingen, til tjeneste paa fartøier og torpedobatterier, og kystmine* avdelingen, til tjeneste ved mineforsvarene. Den første skulde ha en styrke paa 48, hvorav 12 nationale, den anden en styrke paa 80, hvorav 61 nationale.

Minekonstablenes antal skulde økes til 84.

Som en ny klasse menige skulde optages minehaandverkere i et antal av 25.186

Henimot halvdelen av hvert mineforsvars menige styrke skulde søkes hvervet blandt maskinister, fyrbøtere, sjømænd og fiskere som var bosat i nærheten, og disse skulde indgaa i korpset som en militær avdeling.

For at bli minekonstabel behøvdes ikke længer nogen sjøfart.

Ved den fireaarige minekoristabelskole skulde der avlægges eksamen efter hvert vinterkursus, og de som ikke bestod denne skulde gives avsked.

Minehaandverkerne skulde ved hvervningen ha mindst ett aars verkstedstid. Tjenestetiden skulde være 5 aar. Paa minehaand* verksskolen skulde de under et vinterkursus gives undervisning i elektricitetslære, dampmaskinlære, minevæsen og sprængstoffer. Deres stilling og vilkaar skulde bli omtrent som de ledende fyr* bøteres efter Haandverkskorpsets dagjældende plan.

Allerede det første aar, 1896, flk man næsten det planmæssige antal minekonstabler. Der konkurrerte 41 om 21 pladser og blev optat 19. Dette var det første kuld menige som blev optat direkte i Minekorpset. Alle de andre, paa to nær, var uttjente konstabler fra Sjømilitære korps.

I 1899 blev det bestemt at kystmineavdelingen skulde overgaa til kystartilleriet. Det aars øvelser med passivt minemateriel var derfor de sidste som avholdtes under marinens befal. Da over* gangen fandt sted i 1900, talte avdelingen 19 underofficerer. Alle disse gik over paa to nær, som byttet med to fra skibsmine* avdelingen.

Resten av Minekorpset blev i 1900 optat i Haandverkskorpsets Samtidig blev det bestemt at der skulde fordres

ett aars sjøfart for at bli minekonstabel, da de jo nu alle skulde anvendes ombord, med tiden tildels som næstkommanderende paa torpedobaater.

For at faa en del konstabler disponible til tjeneste ved oplags* havnene skulde minekonstabelskolen omlægges til tre*aarig, saa konstablene det sidste aar kunde danne en depotavdeling for denne tjeneste.

Mineunderofficerene skulde herefter, som korpsets øvrige un* derofficerer, gjennemgaa et to*aarig kursus paa underofficersskolen,, som herefter skulde ha en minørklasse og en maskinistklasse.

Minehaandverkernes teoretiske utdannelse skulde sløifes.

Underofficersstyrken blev fastsat til 89, hvorav 34 nationale. Herav hadde man 26, alle stadig tjenstgjørende. To av disse var optat fra koffardimarinen, alle de øvrige fra Sjømilitære korps..

De sidste ansattes i 1898. Alle senere ansatte mineunderofficerer begyndte sin militære utdannelse i Minekorpset. De første av disse blev ansat i 1900. Antallet av menige skulde være omtrent som før.

At minekonstablene skulde ha sjøfart for at bli antat, gjorde straks tilgangen mindre. I 1906 blev derfor fordringen om sjøfart atter sløifet, og tilgangen blev mere end tilstrækkelig.

RADIOTELEGRAFISTER

Da marinen i 1901 hadde faat de første forsøksapparater for traadløs telegrafering, blev der avgit et par mineunderofficerer til assistanse for minevæsenet under prøver med disse, og da de første radiostationer blev anskaffet, blev tjenesten ved disse over* tat av mineunderofficerer. Imidlertid øket stationenes antal, saa man i 1906 indførte gnisttelegrafi som undervisningsfag ved begge korpsets skoler og uttok flere underofficerer som specielle radio* telegrafister. Da fordringene til disse i de senere aar har steget sterkt, har man desuten maattet ha specialkurser, forat de skulde staa paa høide med de utenlandske telegrafister, hvad de nu gjør.

Efter bestaat certifikatprøve kan de faa ansættelse i telegraf* væsenet. Paa de vigtigste kyststationer tjenstgjør nu en telegrafist fra marinen av mobiliseringshensyn. Og adskillige vpl. mine* underofficerer farer tilsjøs som radiotelegrafister. Tilstrækkelig personel for alle marinens stationer, 28 ialt, har man dog ikke endnu.

FYRVERKERE

Fyrverkerne tilhører ogsaa nu Haandverkskorpset. Disse danner en liten etat for sig med sin specielle rekruterings* og utdannel* sesmaate.

Ved indførelsen av bombekanoner fandt man det nødvendig at utta specielle underofficerer til laboratoriearbeide, og i 1846 blev der derfor ansat 4 fyrverkere i Sjømilitære korps.

Planen av 1871 reducerte antallet til 2. I 1874 overgik disse to til Haandverkskorpset, og i 1896 blev antallet atter forhøiet til 4.

Som fyrverkere har altid været ansat underkanonerer. Disse gjennemgaar nu et ca. 6 maaneders teoretisk og praktisk kursus ved marinens laboratorium før de ansættes.

Haandverkskorpsets styrke den 1. januar iaar var: 4 marine* ingeniører, 10 maskinmestere, 95 maskinunderofficerer, 103 mine* underofficerer, 23 vaabenhaandverkere (uoff.), 15 skibsbygnings* haandverkere (uoff.), 4 fyrverkere, 3 sersjanter, 191 fyrbøtere, 42 tekniske elever, 1 undervandskonstabel, 79 minekonstabler og 24 minehaandverkere (menige), ialt 594.

Herav var 19 maskinunderofficerer, 40 mineunderofficerer og 67 fyrbøtere nationale, 20 maskinunderofficerer, 6 mineunder* officerer, 28 fyrbøtere og 5 tekniske elever undervandspersonel, og 16 mineunderofficerer radiotelegrafister.

SANITETSKORPSET

Ved krigens slutning i 1814 var der i marinen ansat ialt ca. 28 kirurger, dels til hospitalstjeneste, dels til tjeneste ombord, idet hver brig og hver chalupdivision hadde én kirurg. Efter freds* slutningen blev de fleste meddelt avsked, saa marinens hele læge* etat i 1815 kun bestod av 4 kirurger. Den ældste hadde titel av divisionskirurg og var chef for etaten, men var underlagt arméens generalkirurg.

Denne lille etat var blot beregnet paa tjenesten iland. Til togtene maatte man for hver gang engagere en skibskirurg. Som saadanne kunde man i mange aar fremover blot faa ældre medicinske studenter, da der var stor mangel paa eksaminerte læger.

I 1859 blev antallet av læger fastsat til 9, forat de faste læger ogsaa skulde kunne overta tjenesten ombord, saa man altid kunde ha skibsvante læger. Man opnaadde imidlertid ikke at faa ansat saa mange, saa man tildels maatte fortsætte med de engagerte læger ombord.

P/an av 1892. I 1861 talte etaten 6 læger og i 1877 7 læger, hvilket antal holdt sig uforandret like til 1892, da etaten blev militært organisert som et sanitetskorps. Marinelægerne hadde hittil været civilmilitære. Der var jo nemlig de store mangler ved den gamle ordning at man ikke hadde noget underordnet personale og ikke noget personale for mobiliseringsbehov.

Korpset skulde bestaa av: 1 kommandørkaptein som korps*KORPSENE

189

chef, 2 kapteiner, 5 premierløitnanter, mindst 10 vpl. løitnanter, 3 faste og 30 reserveunderofficerer. Som underofficerselever skulde optages høist 4 hvert aar.

De faste officerer skulde rekruteres fra de vernepligtige og disse fra medicinske studerende som ønsket at avtjene sin vernepligt i marinen.

For at bli vpl. officer maatte man ha gjennemgaat rekrut* og kompanieksersisen for arméens sanitet, ha gjort sanitetstjeneste paa et av marinens fartøier i 3 uker som menig og 3 uker som under* officer, ha tat 1. avdeling av medicinsk embedseksamen, utført volontørtjeneste paa Rikshospitalet eller andet sykehus og gjen* nemgaat et 6 ukers kursus for vpl. sanitetsofficerer.

Underofficerene skulde rekruteres fra konstabler i Sjømilitære korps som hadde bestaat eksamen ved konstabelskolen. Naar disse om vaaren var ansat som sariitetskonstabler, skulde de om sommeren gjøre tjeneste som sykevogtere ombord, hvoretter de skulde avansere til underofficer og gjennemgaa et 6 maaneders kursus paa arméens sanitets underofficersskole. Efter atter en sommers tjeneste paa sykehuset eller ombord skulde de overgaa til reserveetaten.

Aldersgrænser fastsattes som for de tilsvarende grader i Sjø* militære korps.

De vpl. officerer skulde være pligtige til at gjøre indtil 6 maa* neders tjeneste i fred. Reserveunderofficerene skulde være tjeneste* fri i fred.

Sanitetsgeneralen skulde være øverste chef for marinens sanitet. Dette hadde siden 1853, da der blev ombytte i generalkirurg* embedet, været uavhængig av arméen.

Av marinens 7 civil*militære læger mottok de 6 ansættelse som sanitetsofficerer. Disses antal blev forresten øket en del de nær* mest paafølgende aar. De første sanitetsunderofficerer ansattes i 1893, idet de tre faste nummer besattes.

I 1896 blev det bestemt at sanitetskonstablene skulde hverves blandt sjøfarende, særlig dem som hadde gjennemgaat 70 dages rekrutøvelser.

Plan av 1898. Ved ny plan av 1898 blev korpsets styrke fastsat til 11 faste og mindst 20 vpl. officerer, 3 faste og mindst 20 vpl. underofficerer og 6 konstabler.

Konstablene skulde faa sin hele utdannelse i marinen, idet

der ved korpset skulde oprettes en skole omtrent som arméens sanitets underofficersskole, men mere avpasset efter marinens forhold.

De vpl. underofficerer blev forpligtet til at gjøre tjeneste de to første aar som saadanne indtil 3 maaneder hvert aar.

Tilgangen av sjøfarende blev imidlertid ikke tilstrækkelig, og desuten egnet disse sig mindre for sanitetstjeneste, hvorfor det i 1904 bestemtes at fordringen om sjøfart skulde sløifes og rekrute? ringen foregaa ved unge mænd som ønsket at avtjene sin verne? pligt i marinen. Siden den tid har tilgangen været rikelig.

I 1910 ophørte sanitetsgeneralen at være øverste chef for Mari? nens Sanitetsvæsen og Sanitetskorps, og korpschefen overtok denne stilling.

Den 1. januar iaar bestod korpset av: 12 stadig tjenstgjø? rende og 39 vpl. officerer, 4 stadig tjenstgjørende og 74 vpl. un? derofficerer, 5 officersaspiranter og 10 konstabler.

INTENDANTURKORPSET

Før 1898 hadde marinen intet fast engagert intendanturpersonel. Intendanturtjenesten paa togtene utførtes av civile folk eller under? officerer av Sjømilitære korps som engagertes for hvert togt. Ved mobilisering maatte altsaa intendanturpersonel søkes engagert.

I 1898 begyndte man at engagere dette personel, i et antal til? strækkelig for mobiliseringsbehov, for nogen aar ad gangen med forpligtelse til tjeneste i krig.

Plan av 1900. I 1900 gik man helt over til at oprette et militært organisert intendanturkorps, som foruten intendanturtjene? sten ombord ogsaa skulde overta det væsentlige av denne iland, hvor den hittil hadde været utført udelukkende av civile funk* tionærer. Bestyrelse av penge? og regnskapsvæsen, forpleinings? væsen, magasinering samt anskaffelser og vedlikeholdelse av alle de forraad som ikke var av speciel teknisk art skulde saaledes overtages av det militære personel.

Korpset skulde bestaa av: 1 kommandørkaptein som korps? chef, 5 kapteiner, 7 premierløitnanter, 30 vpl. løitnanter, 67 under? officerer, hvorav 15 nationale og 16 vernepligtige, samt konstabler

efter behovet. Fra hæren blev optat benævnelsen furer for un* derofficerene.

De faste officerer skulde fortrinsvis rekruteres fra de verne* pligtige, efterat disse hadde tjenstgjort ombord som officerer i mindst 6 maaneder. De vpl. officerer skulde rekruteres fra juri* diske studerende eller mænd som hadde gjennemgaat handels* gymnasium eller et dermed likestillet institut, og som ønsket at avtjene sin vernepligt i marinen.

For at bli vpl. officer skulde man først ha en maaneds mili* tære øvelser som menig, derefter to maaneders øvelse som assistent hos intendanturpersonalet ombord paa et fartøi og tilslut gjennem* gaa et kursus av mindst tre maaneders varighet.

De vpl. officerer skulde være pligtige til i løpet av de 4 første aar at gjøre indtil 9 maaneders tjeneste ialt. Derefter skulde de være tjenestefri i fred.

Underofficerene skulde rekruteres fra konstablene og disse fra mænd som hadde været mindst ett aar i forretning eller paa kon* tor, og som ønsket at avtjene sin vernepligt i marinen.

Konstablenes tjenestetid skulde være ett aar, hvorav vinteren skulde benyttes til skoleundervisning og sommeren til tjeneste for* trinsvis ombord. Derefter skulde det nødvendige antal gjøre endnu et aars tjeneste ombord eller iland for at utdannes til fast under* officer. De øvrige skulde ansættes som vpl. underofficer og som saadan i de

første 3 aar være pligtig til at gjøre indtil 4 maane* ders tjeneste hvert aar.

For underofficerene fastsattes aldersgrænser som i de øvrige korps.

Som det første faste personel i det nye korps ansattes i 1900: En marineintendant i departementet (vpl. kaptein i marinen) som korpschef, en kjøbmand og en kontorchef som kapteiner, en overretssakfører (vpl. officer i hæren) og en kanoner som premier* løitnanter. Desuten blev 5 ældre verftsfunktionærer antat til at bestyre officersposter.

Som underofficerer blev ansat: 9 kopister og 1 magasins* betjent paa verftet, 5 faste og 3 reserveunderofficerer fra Sjø* militære korps, 1 sanitetsunderofficer samt 2 underofficerer fra hæren.

Saavel officersskolen som underofficersskolen sattes igang alle* rede i 1900 med henholdsvis 10 og 8 elever. Disse skoler holdtes i de første aar igang hvert aar, senere efter behovet. Regelen er nu at der optages nye elever hvert andet aar.

Tilgangen har altid været tilstrækkelig. Av officersaspiranter har man optat 7—10 og av konstabler 6—12 ad gangen. Allerede i 1903 hadde man det fulde antal vpl. officerer.

Plan av 1909. I 1909 blev det ved ny plan bestemt at de stadig tjenstgjørende officerer skulde kunne rekruteres foruten fra de vpl. officerer ogsaa fra de faste underofficerer eller personer i andre livsstillinger, specielt forretningsfolk.

Endvidere skulde den toaarige utdannelse for de konstabler som skulde bli faste underofficerer bortfalde, og alle konstabler skulde ha enaarig og ensartet utdannelse.

Styrken av stadig tjenstgjørende personel blev reducert til 7 officerer og 19 underofficerer, og nationale underofficerer skulde ikke mere ansættes.

Den 1. januar iaar var korpsets styrke: 6 stadig tjenstgjø* rende og 47 vpl. officerer, 19 stadig tjenstgjørende, 3 nationale og 50 vpl. underofficerer, 8 officersaspiranter og 6 konstabler.SJØUTSKRIVNINGEN

Krigsflaatens bemanding sker i Norge for en stor del ved ut* skrivning av mandskap fra handelsflaaten.

Den personlige vernepligts indførelse. Vernepligten til orlogs blev her tillands organisert saa tidlig som i det 10. aarhundrede, da Haakon Adelstensfostre inddelte kysten i skibreder, som hvert hadde at stille et skib med besætning til landets forsvar. Denne form for sjøutskrivning forfaldt imidlertid i det 14. aarhundrede. Under det 16. og 17. aarhundredes krige, hvor flaaten efter* haanden kom til at spille en fremtrædende rolle, skedde be* mandingen av de «kgl. krigsskibe» væsentlig ved hvervning dels av egne, dels av fremmede, særlig hollandske sjøfolk. Denne beman* dingsmaate var imidlertid uheldig baade i militær og økonomisk henseende, samtidig som den nationalt set var litet tiltalende. Krigsflaatens sterke vekst i det 17. aarhundrede gjorde det ogsaa vanskelig at skaffe det fornødne antal sjøfolk til veie naar krigen kom. Der blev vistnok gjort forsøk paa at faa liv i den gamle form for sjøutskrivningen; men disse førte ikke til det forønskede resultat. Det tidligere princip for denne utskrivning blev derfor forlatt, og et nyt, der grundet sig paa den personlige vernepligt, indført.

Det første forsøk paa at organisere en sjøutskrivning efter dette princip blev gjort faa aar efter enevoldsmagtens indførelse ved en kongelig forordning av 18. december 1679. Orlogstj enesten var imidlertid den gang saa forhatt at forordningen maatte ophæves igjen aaret efter. Under Fredrik den 4.s regjering blev der saa gjort flere forsøk paa at gjenoprette denne sjøutskrivningsorganisa*

tion; men disse strandet paa de sjøfarendes uvilje mot at la sig utskrive til orlogs. Først i aarene 1739—1741

lykkedes det at ind* føre det nye sjøutskrivningssystem her i landet.

Indrulleringsvæsenets oprettelse. Til dette utskrivningssystem sluttet sig et i aarene 1704—1705 oprettet indrulleringsvæsen. Den sydlige del av landet fik da en inddeling i «Søelægder». Disse var igjen samlet i følgende indrulleringsdistrikter: Fredrikshald til Kristiania, Bragernes til Brevik, Kragerø til Kristiansand. Paa Vestlandet og i det Nordenfjeldske blev indrulleringsdistrikterne foreløbig indskrænket til de større byer: Stavanger, Bergen og Trondhjem.

For hvert av de nævnte distrikter var utnævnt en indrullerings* chef og en mønstringsskriver. Indrulleringschefen var sjøofficer av kommandørkapteins til schoutbynachts1 grad. Desuten blev der ansat subalterne officerer til hjælp ved indrulleringen. Hvor ingen saadanne officerer var ansat, skulde toldembedsmændene vaake over at indrulleringsanordningen blev overholdt. Endelig blev der i Norge utnævnt en overdirektør for indrulleringen.

I 1776 blev det bestemt at der ikke skulde utskrives folk i «Nordlandene» undtagen i krigstid. De herfra utskrevne skulde da tjene paa galeiflotillen i Fredriksværn.

Den endelige deling i sjø* og landlægder kom dog først istand i aaret 1777.

Samme aar fastsattes en forandret inddeling av indrullerings* distriktene. Disse blev indskrænket til 4, nemlig Akershus', Kri* stiansands, Bergens og Trondhjems distrikter, hvis grænser faldt sammen med stiftene av samme navn. I hvert distrikt skulde an* sættes en kommandør som indrulleringschef og overlods. Isteden* for mønstringsskrivere ansattes krigskommissærer, og som chef for disse en generalkrigskommissær. Toldetatens folk skulde helt overta den tjeneste som tidligere var utført av de subalterne officerer ved indrulleringen.

Ved utgangen av aaret 1777 var styrken av det i Norge rulle* førte sjø vernepligtige mandskap 12 452 mand, hvorav 1 823 hel* befarne, 1107 halvbefarne og 9 522 sjøvante.

I aaret 1789 blev den tidligere inddeling i 6 indrullerings* distrikter indført igjen.

1 Kontreadmiral.

Vernepligislovgivningen i 1814 og senere. Riksforsamlingen paa Eidsvold ofret spørsmaalet om vernepligten stor opmerksomhet. Princippet om almindelig vernepligt blev fastslaat ved en særlig para* graf i grundloven. Riksforsamlingen nedsatte endvidere en komité for til næste ordentlige Storting at fremkomme med forslag angaaende denne grundsætnings anvendelse, og de indskrænkninger den burde undergaa. Av komitéens 7 medlemmer tilhørte 2 sjøetaten, nemlig kommandør Fabricius og matros Jens Svendsen av briggen «Lol* land»s besætning. Paa det om høsten 1814 sammenkaldte overordentlige Storting, hvor komitéens sammensætning blev noget for* andret, var spørsmaalet om vernepligtens art og utstrækning gjen* stand tor forhandling med de svenske kommissærer, der ønsket indført det samme princip for vernepligten som den gang var gjældende i Sverige, hvor den personlige vernepligt endnu ikke var gjennemført. Stortinget fastholdt dog i det væsentlige Eids* voldsgrundlovens vernepligtsbestemmelse.

Vernepligtskomitéen fremla i juli 1815 sit forslag til lov om vernepligt og utskrivningsvæsen. Efter at være meget indgaaende behandlet i en række komitéer paa det i 1815 og 1816 sittende første ordentlige Storting, vedtok Odelstinget et lovforslag som var bygget paa den grundsætning at vernepligten skulde være per* sonlig. Lovforslaget omhandlet saavel land* som sjøutskrivningen. Lagtinget var imidlertid av den mening at vernepligten ikke burde være personlig, og sendte derfor forslaget tilbake. Da forslaget ved den endelige avstemning i Stortinget ikke flk tilstrækkelig fler* tal, blev der nedsat en specialkomité som skulde komme med et forslag der hadde utsigt til at vinde Stortingets bifald. Resultatet herav var en lov av 3. juli 1816, som med hensyn til sjøutskriv* ningen væsentlig indskrænket sig til at fastslaa at de under for* eningen med Danmark givne bestemmelser skulde være gjældende indtil en ny vernepligtslov blev vedtat. Loven av 1816 bestemte samtidig at den faste lovkomité, som for anledningen skulde til* trædes av generalkrigskommissæren, hadde at forelægge for næste ordentlige Storting et detaljert forslag til en lov om vernepligts* og sessionsvæsen. Nogen

saadan lov kom dog i virkelig* heten ikke istand før i 1910.

Efter 1816 blev der ikke gjort nogen forandring av betydning vedrørende vernepligten tilsjøs før i 1857. Senere har der været git en ny vernepligtslov med tilhørende utskrivningsreglement gjennemsnitlig hvert tiende aar. Ved disse bestemmelser er den196

fra «dansketiden» nedarvede sjøutskrivning efterhaanden blit til* passet efter de krav det moderne sjøforsvar stiller, samtidig som den ulikhet og vilkaarlighet med hensyn til anvendelsen av den personlige vernepligts princip der naturlig maatte høre hjemme i det nu mer end 200 aar gamle utskrivningssystem, er fjernet. Først ved en i 1892 given lov om sjøvernepligten kan der dog sies at være gjennemført en systemforandring.

Den form sjøutskrivningen hos os har hat i de 100 aar som er gaat siden adskillelsen fra Danmark, har saaledes for en stor del været den samme som blev indført under foreningen med dette land. Bestemmelserne herom indeholdes i en kongelig for* ordning av 3. juni 1803 angaaende «Søe*Indrulleringsvæsenet». I det følgende skal derfor søkes git en kort oversigt over den utvikling sjøutskrivningen har gjennemgaat siden 1814 med ut* gangspunkt i de ved den kongelige forordning av 1803 fastsatte detaljerte bestemmelser saavel vedrørende utskrivningssystemet som indrulleringsvæsenet.

Det sjøvernepligtige mandskap. Ifølge forordningen av 1803 skulde alle de i kjøpstæderne og ladestedene bosatte som ernærte sig av lodsning, fiskeri og sjøfart, de som var skibs* eller baat* byggere, og alle strandsittere der hørte under kjøpstædernes juris* diktion, tillike med sine sønner føres i sjørullerne, og utskrives til kongelig sjøtjeneste naar de dertil blev befalt. Endvidere hørte alt vernepligtig mandskap i sjølægdene paa landet ind under sjørullerne.

Fritat for utskrivning var sønner av embedsmænd, av adelige og av kirkesangere og skolelærere som hadde akademisk borger* skap eller hadde studert og faat eksamen ved et kongelig skole* lærerseminarium. Der var dog ogsaa anledning for mindre privi* legerte personer til at bli fritat for utskrivning. Kjøpstædernes indvaanere kunde saaledes for sig eller sine sønner stille sjøfolk som hadde uttjent sin vernepligt. I sjølægdene paa landet kunde gaardeiere, som dog ikke maatte være «af Bondestand» og ikke selv staa i sjørullerne, opnaa at faa fritat sine sønner for vernepligten ved paa sin grund at bygge et hus som de med en jord* vei av en viss størrelse overlot en bondefamilie paa bygsel. Bygsel* mandens sønner blev da rulleført istedenfor gaardeierens. Fri* tagelse for vernepligt blev ogsaa anvendt som opmuntringspræmieSJ ØUTSKRIVN INGEN

for rydning av udyrket jord og for flid ved det akademiske studium.

Angaaende utskrivning av skippere og styrmænd indeholdt forordningen et særskilt kapitel. Dette omfattet ogsaa de bestem? meiser som da var gjældende for at faa ret til at fare som styr? mand og skipper.

At bli styrmand var ikke saa liketil. Vedkommende skulde først i 7 aar ha fart som matros og i denne tid ha gjort nogen reiser paa England eller Frankrike. Desuten skulde han ha fart paa Østersjøen og derved være blit kjendt i Kattegat. Saa maatte han ha bestaat navigationseksamen og fremlægge bevis herfor for sjø? indrulleringssessionen for at faa sit styrmandspatent. Den som hadde bestaat eksamen med første karakter: «Bekvem», blev der? med fritat for utskrivning som matros, men kunde utskrives som styrmand, mens den der kun flk anden karakter: «Ei ubekvem», fremdeles skulde utskrives som matros. For at faa skippercerti? fikat fordredes, at vedkommende hadde gjort i det mindste 2 reiser som styrmand, og kunde godtgjøre at han kunde faa skib at føre. Skippere var helt fritat for utskrivning.

Forordningen tillot frivillig overgang fra landrullerne til sjø? rullerne.

Det i henhold til disse bestemmelser rulleførte mandskap be? nævntes «Kongeligt Søefolk», og deltes i følgende klasser: Styr? mænd, helbefarne, halvbefarne, sjøvante og usjøvante.

Det usjøvante mandskap indtok en særstilling, idet denne klasse i motsætning til de øvrige kunde utskrives til landkrigs? tjenesten. Forordningen bestemte herom at der med hensyn til det i sjørullerne staaende mandskap paa landet skulde iagttages ved sessionen at de av mandskapet som ikke forinden deres 20. aar hadde «omvendt sig» til sjøen, skulde utskrives til dragoner eller soldater naar de dertil hadde den fornødne vekst, og de til? grænsende kompanier hadde bruk for dem. De overgik da fra sjø? til landrullerne. De som ikke holdt det bestemte maal til landkrigstjenesten, skulde bli staaende i sjørullerne.

Foruten det vernepligtige mandskap hadde man ogsaa en klasse frivillige eller «volontairer», idet forordningen tillot embedsmænd eller borgere hvis barn ikke hørte ind under sjøutskrivningen, at la sine sønner rulleføre som frivillige naar de vilde ha dem ind i skibsfarten. Volontairerne var fritat for utskrivning som matroser indtil de hadde fart i 7 aar. Da var de imidlertid pligtige til at198

melde for sessionen om de hadde tat navigationseksamen; isaa* fald blev de indskrevet i rullerne som styrmænd; i motsat fald bortfaldt fritagelsen for at tjene som matroser.

Som man ser, var det en ikke liten del av landets vernepligtige mandskapsstyrke der stod i sjørullerne efter de i 1814 gjældende bestemmelser. Denne store styrke var bestemt av hensynet til den betydelige flaate som det forenede Danmark*Norge kunde ruste ut før engelskmændene i aaret 1807 tok de fleste av denne flaates sjøgaaende skibe. Den marine som blev Norges eie ved adskil* lelsen fra Danmark, hadde paa langt nær ikke bruk for den mand* skapskontingent der aarlig gik ind i sjørullerne, og den norske marines vekst i de nærmeste aar efter 1814 var heller ikke saadan at den skulde berettige disse bestemmelser opretholdt. Det vilde derfor ha været rimelig at man inden længe overførte ialfald den usjøvante klasse helt til landrullerne. Der gik imidlertid mere end 40 aar førend der blev foretat nogen regulering av den sjø* vernepligtige mandskapsstyrke. I de første vernepligtsbestem* meiser som Stortinget gav efter adskillelsen fra Danmark, loven av 5. juli 1816, blev der ikke gjort andre forandringer med hensyn til denne mandskapsstyrke end at ogsaa alle gaardbrukere blev tillagt stillingsret.

Først i 1857 blev der git en lov som regulerte forholdet mellem den landvernepligtige og sjøvernepligtige mandskapsstyrke mere efter marinens virkelige behov. Denne lov ophæver den gamle inddeling i særskilte land* og sjølægder, og bestemmer at alle verne* pligtige der ikke er at henregne til sjøfarende, skal utskrives under ett, og ansættes enten ved distriktslinjetropperne eller ved distrikts* sjøtropperne, eller ved reserven for en av disse. Til distriktssjø* tropperne og deres reserve skulde tages beboerne langs rikets kyster, saavel i byene som paa landet, forsaavidt de ernærte sig ved kystfart, fiskeri, lodsning (uten at være faste lodser) og lig* nende. De av disse mandskaper der ikke blev uttat til distrikts* sjøtropper, rulleførtes som reserve for disse. Distriktssjøtropperne skulde hovedsagelig anvendes til bemanding av sjærgaardsfartøiene og til saadan tjeneste paa de øvrige krigsskibe hvortil befarenhet var mindre nødvendig.

Distriktssjøtropperne blev organisert ved en kgl. res. av 21. mars 1860, ifølge hvilken de skulde deles i 5 hovedavdelinger, hvis bestyrelse skulde ha station i Fredriksværn, Kristiansand, Bergen, Trondhjem og Tromsø. Til disse avdelinger skulde hen*SJ ØUTSKRIVN INGEN

lægges de til sjøtropper og deres reserve utskrevne samt til kyst* vernet hørende mandskaper.

De hver avdeling tildelte sjøtropper skulde av avdelingschefen inddeles i kompanier paa 130 mand. Sjøtroppernes reserve og kystvernet skulde derimot indtil videre ikke gives nogen fast organisation, men kun rulleføres distriktsvis ved hver avdeling, for at kunne tages til tjeneste naar dette blev bestemt.

Samtlige sjøtropper med reserve og kystvern skulde staa under kommando av marinens stationschef i Karljohansværn. Som av* delingschefer skulde ansættes sjøofficerer, i regelen av stabsofficers* klassen. Ved hvert kompani skulde endvidere ansættes 2 under* officerer, væsentlig som rulleførere og tilsynshavende.

Alle sjøtropper skulde gjennemgaa en rekrutskole av 30 til 40 dages varighet. Rekrutøvelserne skulde hovedsagelig gaa ut paa at utdanne dem i den for marinens mandskaper bestemte infan* terieksersis, samt at øve dem i bruken av kanoner og i haand* teringen av roflotillens fartøier. Rekrutskolen skulde gjennemgaaes avdelingsvis og ledes av vedkommende avdelingschef med assi* stanse av det nødvendige antal subalterne sjøofficerer samt under* officerer. Ved hver station skulde utrustes det fornødne antal kanonslupper til øvelses* og losjifartøier under rekrutskolen.

Naar disse sjøtropper hadde gjennemgaat rekrutskolen, kunde de indkaldes enten til de sjøgaaende øvelser eller til tjeneste paa roflotillen eller iland.

Loven av 1857 forandret ogsaa noget ved de gamle bestem* meiser med hensyn til styrmænds og skipperes fritagelse for vernepligt.

Den følgende pernepligtslov, av 12. mai 1866, inddelte den væbnede magt i landvæbning og sjøvæbning. Til sjøvæbningen hørte, foruten den faste styrke av frivillige, de til enhver tid ut* skrevne sjøfarende, distriktssjøtropperne med reserve og kystvernet. Til sjøfarende skulde henregnes enhver vernepligtig som inden begyndelsen av det aar hvori han fyldte sit 22. aar, hadde opnaadd mindst halvbefarenhetsgrad. Hertil utkrævdes 12 maaneders uten* riks sjøfart efter det fyldte 15. aar.

Distriktssjøtropperne skulde i fred utgjøre 2000 mand og i krig kunne bringes op til 3 500 mand. Kystvernets bestemmelse var at tjene til forsvar av kysten. Det kunde i likhet med landvernet ikke kaldes til tjeneste utenfor rikets grænser.

I denne lov nævnes for første gang maskinister og fyrbøtere200

som en særskilt klasse vernepligtige. Ifølge loven kunde de av disse mandskaper som stod i landrullerne, naar de var sjøvante, efter kongens nærmere bestemmelse overføres til de sjøfarende, men kunde alene utskrives til tjeneste for at anvendes overens? stemmende med sin særlige utdannelse.

Befolkningen i Nordlands, Tromsø og Finmarkens amter skulde fremdeles være fritat for utskrivning, dog med den be? grænsning at der i Nordlands og Tromsø amter skulde foregaa utskrivning til distriktssjøtropperne i den utstrækning kongen bestemte.

Stillingsretten blev utstrakt til enhver der blev utskrevet til tjeneste ved den væbnede magt. Loven hadde et særskilt kapitel om hvorledes der skulde forholdes ved stilling. Stillingsretten blev imidlertid helt ophævet ved den næste vernepligtslov av 3. juni 1876. Denne lov indskrænket endvidere fritagelse for vernepligt til lodsoldermænd og faste lodser. Utskrivning av distriktssjøtropper med reserve skulde fra nu av kun finde sted i Nordlands og Tromsø amter. I de 5 sydlige stifter bortfaldt distriktssjøtropperne med reserve. Dog skulde der istedet «i de distrikter som støtte til sjøen, av vernepligtige til linjen der var sjøvante, kunne tages ut et saa stort antal som av kongen med Stortingets samtykke blev bestemt, til - tjeneste ved det flytende og faste kystforsvar, samt til saadan tjeneste paa de sjøgaaende fartøier hvortil hel? eller halvbefarenhetsgraden ikke var nødvendig». Adgangen til at utskrive til sjøvæbningen mandskap som ikke var sjøfarende, op? hørte endelig i 1885, samtidig med at den almindelige vernepligt blev gjennemført tillands.

Det sjøvernepligtige mandskaps pligter og rettigheter. Efter forordningen av 1803 var det i sjørullerne førte mandskap utskriv? ningspligtig fra sit fyldte 16. aar. Fra dette tidspunkt av var disse mandskaper naar de opholdt sig i distriktet, tillike pligtig til at møte personlig ved hver session saa længe de stod i rullerne. Vernepligtstiden varte i almindelighet til det fyldte 50. aar; hvis en mand sluttet at fare, ophørte dog utskrivningspligten ved fyldte 36. aar, og hvis en mand hadde kjøpt eller bygslet en gaard, allerede ved 28 aars alderen eller i enkelte tilfælde endog tid? ligere.

Naar der trængtes folk til flaatens bemanding, blev saavel under krig som i fredstid den nødvendige styrke utskrevet blandtSJ ØUTSKRIVN INGEN

de hjemmeværende vernepligtige mandskaper, enten disse hadde været utskrevet før eller ei. Først naar en mand hadde gjort 8 togter til orlogs, var han fri for videre utskrivning, dog kun for* saavidt der fandtes tilstrækkelig mandskap forøvrig. Et togt uten* for Europa blev regnet som 2 gangers utskrivning, undtagen naar turen kun gjaldt Middelhavet, og 2 aars sammenhængende tjeneste blev regnet lik 3 togter.

Vernepligtsloven av 1816 indskrænket imidlertid tjenestepligten betydelig, idet den bestemte at de i sjørullerne staaende mand* skaper skulde være forpligtet til at gjøre tjeneste til orlogs i 5 aar, eller til at gjøre 5 togter med krigsfartøi forsaavidt de blev utskrevet til tjeneste. Naar de hadde fyldt 30 aar, ophørte tjene* stepligten, og de overførtes til ekstrarullen ; men hvis de sluttet at fare, blev de strøket av rullerne.

Ved loven av 12. oktober 1857 blev vernepligtstiden for de sjøfarende vernepligtige fastsat til 13 aar, og vernepligtsalderen bestemt at være det fyldte 22. aar.

Utskrivningen skedde ifølge forordningen av 1803 ved lod* trækning inden hver klasse av vernepligtige mandskaper, idet der hver gang blev fastsat det antal av de forskjellige klasser der skulde utskrives inden hvert distrikt. Lodtrækningen foregik paa den maate at der paa et sted blev lagt saa mange kapsler som der var utskrivningspligtige personer av vedkommende klasse til* stede. I et saa stort antal kapsler som der skulde utskrives folk av klassen, blev der lagt ind en seddel med følgende paaskrift: «Tilfalder at tjene Kongen paa dette Togt». De øvrige kapsler var tomme. Hver mand trak sin kapsel, som altsaa avgjorde om han ved denne anledning skulde utskrives eller ikke. Dette lod* trækningssystem blev staaende til aaret 1859. Saafremt man hadde mandskap nok, var imidlertid en del folk berettiget til at slippe fri for utskrivningen efter visse i forordningen fastsatte billighets* regler. Saaledes skulde en gammel «Gaardmand»s eller «gaardbru* gende Enkes eneste Søn» være fritat. Var der flere sønner, gjaldt fritagelsen én av disse. De som var gifte og hadde barn, skulde forbigaaes fremfor «unge Karle», og blandt gifte skulde de som hadde flest barn, slippe fri først. Endvidere skulde de som hadde været utskrevet flere ganger før, forbigaaes fremfor de som hadde gjort mindre tjeneste. Kunde en mand bevise at han var blit for* hyrt med et handelsfartøi, og hadde tiltraadt tjenesten der ombord

før utskrivningen var bekjendtgjort, skulde han være fritat for utskrivning.

Uteblivelse fra sessionen uten lovlig forfald skulde ifølge for? ordningen ansees som en stiltiende erklæring om at vedkommende ønsket at utskrives, hvorfor disse folk blev opført til tjeneste uten lodtrækning.

Den kgl. forordning av 1803 paala vistnok de i sjørullerne staaende mandskaper forskjellige pligter, men samtidig tilla den dem ogsaa forskjellige rettigheter, tildels av reel art. Forordningen hadde et særskilt kapitel angaaende «de Friheder, Rettigheder og Fordele, som de indrullerede Søefolk skal nyde». Heri blev disse tilsagt at de ene og alene skulde være berettiget til at ernære sig av «vidtløftigt Fiskerie», av sjøfart og av lodsning. For fiskeriets vedkommende var dog samtidig bestemt at det ikke maatte være landlægdenes mandskap forment at benytte anledningen til at være med paa et eller andet betydelig fiske i de nærliggende fjorder, paa hvad maate de vilde, uten at de derfor skulde overgaa til sjøetaten. Det i sjørullerne staaende mandskap skulde endvidere være fri for at betale folke? og familieskat; de som bodde i kjøp? stæderne skulde være fritat for forskjellige personlige skatter. De sjøfarende som av mangel paa hyre opholdt sig hjemme, skulde saalænge de stod i sjørullerne ha lov til «at ernære sig ved at arbeide med egne Hænder i alle Slags Konster eller Haandverker, uden Hinder af de i Kjøbstæderne værende Laug». Herfra var dog undtat guldsmedarbeide og forfærdigelse av maalekar. End? videre var det dem tillatt «at spille paa Instrumenter ved deres Kameraters Lystigheder». «Fremdeles», sier forordningen, «maae de søge Næring ved at sælge grovt Rugbrød, som er baget hos Bagere i Byerne, samt ved at tappe 01 og Brændeviin i Kjøb? stæderne, naar de kjøbe bemeldte Varer hos dem, som ere privile? gerede til at brygge og brænde; men hvor der ikke findes saa? danne privilegerede Bagere og Bryggere, der maae det være enhver Søefarende tilladt selv at brygge og bage. Saa skal det og være dem tilladt at holde Marketenterie. De

Indrulleredes Hustruer maae ogsaa det hele Aar igjennem, naar deres Mænd ere i Farten, ernære sig paa de foranførte Maader. Endeligen skal baade de Indrullerede selv og deres Hustruer være befriede for at svare mere i Næringsskat, end den halve Deel i Forhold til det, som andre i samme Næring og Brug betale.»

Et privilegium av mere tvilsom art var den eneret til sjøfartSJ ØUTSKRIVN INGEN

som var sikret de sjøvernepligtige mandskaper. «Ligesom det er bleven tilsagt de Søe?Indrullerede», heter det, «at de ene og alene skal have Ret til at ernære sig ved Søen, hvoraf følger, at det bør være forbudet alle Andre at tage Hyre med Skibe og at fare med Fragtbaade; saa fastsættes herved endvidere, at, dersom nogen Uberettiget desuagtet skulde befindes at have indsneget sig i Farten, eller befindes at fare med Pramme, Jagter, Færger og Baade, eller at søge Næringsvei ved Fiskerie; da bør han straks indskrives til Søe?Tjenesten, og siden bestandig høre under Søe? Indrulleringen. Dog forbeholdes det Landmilice?Sessionen at recla? mere en saadan Karl, dersom han er tjenstpligtig til noget Regi? ments Distrikt.» — Det var ogsaa under straf av bøter forbudt en skipper at forhyre andre end dem som hørte hjemme i sjørullerne.

Bestemmelsen om den sjøvernepligtiges eneret til at fare paa sjøen blev, forsaavidt den indenrikske fart angik, ophævet i 1845, mens de øvrige av de nævnte for vor tid noget usedvanlige be? stemmelser blev staaende ved magt til 1857.

Den kongelige forordning regnet dog ogsaa med den mulig? het at privilegier alene ikke skulde være tilstrækkelig til at be? væge enhver til at gjøre sin pligt. Herom heter det smukt og landsfaderlig i indledningen til forordningens straffekapitel: «Da de Søe?Indrullerede i Almindelighed ere Landets egne Sønner og Kongens indfødte Undersaatter; saa har han den Tillid til sine kjække og elskte Søemænds Troskab og Hengivenhed for ham og Fædrelandet, at han neppe kan formode, at nogen av dem skulde lade sig forlede til at blive Rømningsmænd, især da dem nu ved denne Tid ere forundte saa udstrakte Friheder og Rettig? heder, at de ikke letteligen kunne fristes til at begaae saadan Utroskab. Imidlertid kræver dog Nødvendighed, at Straffe fast? sættes ved Lov for denne Forbrydelse i Betragtning af dens Mulighed.»

Forordningen av 1803 hadde tillike særskilte regler for de utskrivningspligtige mandskapers fart med fremmede handelsskibe. Saadan blev kun tillatt naar der i vedkommende distrikt var et større antal sjøfolk end der krævdes til koffardifarten med de indenlandske fartøier, dog kun i fredstider, og naar ingen utskriv? ning til flaaten var befalt. Enhver som vilde benytte sig av en saadan tilladelse, maatte imidlertid stille en i distriktet bosittende mand i borgen for at den utmønstrede igjen vilde indfinde sig i distriktet inden utløpet av den tid som var fastsat i det pas som204

indrulleringschefen eller krigskommissæren skulde utstede mot depositum av det fornødne kautionsdokument. Et saadant pas kunde dog ikke meddeles for længere tid end 2 aar. Var den sjøfarende ikke vendt tilbake inden utløpet av den i passet fast* satte tid, og han ikke hadde indsendt bevis for at der forelaa gyldig grund for hans uteblivelse, skulde kautionisten bøte 30 rdlr. til sjøkvæsthuskassen. Disse bestemmelser blev ophævet i aaret 1845.

Forandring av sjøutskrivningssystemet. Det utskrivningssystem hvorav hovedtrækkene er gjengit i det foregaaende, hørte hjemme i en tid da fordringene til sjøforsvarets krigsberedskap var meget smaa. Krigen kom sjelden braat paa. Engelskmændenes pludselige angrep paa Kjøbenhavn i 1801 og 1807 var undtagelser fra regelen. Denne tids sjøkrigsmateriel stillet heller ingen større fordringer til en særskilt utdannelse hos krigsskibenes besætninger. Det væsentlige var at man hadde sjøvante folk at sætte ombord. Ut* skrivningen til sjøvæbningen foregik paa en og samme maate enten det gjaldt freds* eller krigstjeneste. Naar utrustningen var bestemt, utskrev man — uten hensyn til alder og aarsklasse — saa mange av de hjemmeværende sjøvernepliglige som man for leilig* heten hadde bruk for, mens resten gik fri for den gang. De saa* ledes utskrevne mandskaper maatte ta tjenestetiden som den faldt sig efter varigheten av togtet for det fartøi hvor vedkommende blev sat

ombord. Naar togtet var slut, kunde de vpl. mand* skaper som regel gjøre regning paa at bli fri; men det kunde ogsaa hænde at enkelte blev sendt over paa et andet fartøi som skulde utrustes; dette var f. eks. tilfældet ved det øvelsestogt som tidligere hver vinter blev gjort med et av marinens skoleskibe. Det fra før 1814 bestaaende utskrivningssystem var saaledes høist vilkaarlig i forhold til individerne. Endda større blev denne vil* kaarlighet derved at samme mand kunde utskrives flere ganger til fredstjeneste. Denne bestemmelse hadde dog ikke synderlig betyd* ning i praksis, idet der ved sessionene som regel møtte tilstrækkelig mange sjø vernepligtige mandskaper som ikke tidligere hadde været utskrevet. Det kunde dog ogsaa forekomme at samme mand blev utskrevet til orlogstj eneste mere end en gang, fordi der ved anled* ningen ikke var nok folk tilstede som ikke tidligere hadde været utskrevet. Pligten til at møte ved fredsutskrivningssessionene blev vist* nok efterhaanden indskrænket, foruten til de sjøvernepligtige der

ikke tidligere hadde været utskrevet til tjeneste, til dem som hadde tjenstgjort en gang og ikke var over 30 aar; men disse maatte ialfald, saasandt de var hjemme, møte hver gan g session blev avholdt. Dette i forbindelse med den omstændighet at den aarlige utskrivning paa grund av marinens ringe øvelsesutrustning i almindelighet blev indskrænket til 2 indrulleringsdistrikter, med* førte at de til fredstjeneste utskrevne mandskaper var folk av alle aldre. Av de i aaret 1891 av Kristiansands og Bergens distrikter utskrevne 261 helbefarne og 31 halvbefarne matroser, fyldte saa* ledes i utskrivningsaaret: 2 det 35. aar, 10 det 34., 5 det 33., 10 det 32., 10 det 31., 14 det 30., 23 det 29., 26 det 28., 38 det 27.', 33 det 26., 27 det 25., 40 det 24., 43 det 23. og 11 det 22. aar. Av disse 292 rekrutter var 114 gifte.

Var individerne litet tjent med en vernepligtsordning der for manges vedkommende tok dem bort fra deres virksomhet i for* holdsvis ældre alder, og ofte efterat de hadde faat en ikke liten familie at forsørge, saa var systemet ikke mindre uheldig for marinen, som flk disse ældre borgere som rekrutter. Noget særlig gunstig materiale i hensyn paa utdannelse var det ikke, og den øvelse man kunde gi disse folk, var desuten for manges vedkommende bortkastet, idet de stod ved eller nær grænsen av vernepligtstiden. Efter hvert som det 19. aarhundredes vældige fremskridt paa det tekniske omraade førte til en omlægning av sjøkrigsmateriellet fra seil til damp, fra træ til jern og staal, fra haandmagt til elek* trisk kraft, maatte imidlertid fordringene til utdannelsen av krigs* skibenes besætninger stige betydelig. Hertil kom det stadig økende krav paa krigsberedskap ogsaa hos de smaa magters sjø* forsvar, fremkaldt av den sterke spænding i forholdet mellem stor* magtene. Disse omstændigheter nødvendiggjorde en forandring av vort sjøutskrivningssystem. Denne forandring maatte ta sigte paa at skape en mere betryggende krigsberedskap for marinen end tidligere hadde været tilfældet, dels gjennem en mere planmæssig opøvelse i fred av den til bemanding av krigsskibene nødvendige styrke av vernepligtige mandskaper sammen med utskrivning i en forholdsvis ung alder, og dels gjennem udelukkende anvendelse av de opøvede mandskaper under krig i forbindelse med en for* enkling av utskrivningsapparatet ved mobilisering. Systemfor* andringen fandt sted ved loven av 6. juli 1892 om utskrivning til sjøvæbningen, som bestemte at alle sjø vernepligtige mand* skaper skulde utskrives til øvelse i fred, og at utskrivningen skulde

ske aarsklassevis og i 22 aars alderen. «Utskrivning» til tjeneste i krig blev samtidig ophævet for de mandskapers vedkommende som hadde gjort fredstjeneste. Istedet blev indført mobilise* ringsindkaldelse, hvorved man undgik det tidsspild som frem* møtet ved sessionen førte med sig.

Loven av 1892 fastsatte fredstj enesten til 70 dage, som skulde avtjenes i sammenhæng. Denne tid viste sig imidlertid at være altfor knap, hvis der skulde være tale om at utdanne de verne* pligtige mandskaper til betjening av det moderne krigsskibs vaaben. Marinens myndigheter gjorde derfor allerede aaret efterat loven var begyndt at virke, krav paa en betydelig forlængelse av tjene* stetiden i fred. Kravet blev nærmere utformet av den komité som i slutten av 1890*aarene behandlet spørsmaalet om en forandring av marinens organisation. Komitéen foreslog i tilslutning til Marinekommandoen tjenestetiden utvidet til 12 maaneder, som den mente var det mindste man kunde være tjent med, hvis krigs* skibenes besætninger, som av komitéen forutsat, i betydelig

ut* strækning skulde bestaa av vernepligtige mandskaper. Regjeringen optok forslaget; men Stortinget fandt at spranget vilde være for stort med en gang at gaa fra 70 dage til 12 maaneder. Ved be* slutningen om marinens nye organisation fastsatte Stortinget tjene* stetiden for de sjøvernepligtige mandskaper til mindst 6 maaneder, idet forutsætningen var at denne tid skulde kunne utstrækkes saa meget som hensynet til utdannelse og krigsberedskap gjorde det nødvendig. Den sammenhængende tjeneste og aarsklassevise ut* skrivning i 22 aars alderen blev opretholdt; men aarsklassen deltes i to kontingenter som skulde indkaldes til tjeneste med 6 maane* ders mellemrum. Herved opnaadde man den store fordel med hensyn til krigsberedskapen altid at ha en del av den til beman* ding av flaaten nødvendige mandskapsstyrke inde til tjenstgjøring. Denne styrke blev dog paa grund av den indskrænkede øvelses* utrustning noget mindre end den aarlige tilgang i rullerne. En mindre del av den sjøvernepligtige mandskapsstyrke blev paa denne maate fri for al tjeneste i fred. Tjenestetiden, som det første aar efter utvidelsen var 77a å 8 maaneder, blev snart av «budgetmæssige hensyn» indskrænket til det lovfæstede mini* mum, 6 maaneder.

Heller ikke med 6 maaneders tjenestetid for de vernepligtige mandskaper kunde marinen naa det minimum av krigsberedskap som alene hensynet til bevarelsen av landets nøitralitet under en

pludselig utbrytende europæisk stormagtskrig gjorde nødvendig. I forbindelse med den nye plan for marinens organisation som blev utarbeidet av kommanderende admiral og admiralstabschefen i fællesskap og fremlagt for Forsvarsdepartementet sommeren 1913, stillet derfor disse myndigheter paa ny krav om en utvidelse av tjenestetiden til 12 maaneder. Regjeringen var enig i dette kravs berettigelse og fremsatte forslag om at den for bemanding av flaaten nødvendige styrke av vernepligtige mandskaper skulde ut* skrives til 12 maaneders tjeneste. Dette blev bifaldt ved Stor* tingets beslutning av 2den april 1914, der blev gjort gjældende allerede for den samme aar indkaldte aarsklasse.

Det sjøvernepligtige mandskap efter de nuværende bestemmelser er indskrænket til de sjøfarende. Som saadan regnes enhver verne* pligtig der har opnaadd mindst halvbefarenhetsgrad inden begyn* delsen av det aar han fylder sit 21. aar. For at opnaa halv* befarenhet kræves av matroser mindst 18 maaneders utenriks sjø* fart efter det fyldte 15. aar, av fyrbøtere mindst 18 maaneders mønstret fart med sjøgaaende dampskib, utenriks eller indenriks. Som halvbefarne ansees ogsaa dampskibsmaskinister. Det sjøverne* pligtige mandskap deles i 3 klasser:. matroser, fyrbøtere og maski* nister. Skippere og styrmænd henregnes til vernepligtige ma* troser. Det antal som skal utskrives av hver klasse, bestemmes aarlig av Stortinget efter forslag av marinens myndigheter. Ut* skrevne matroser og fyrbøtere tjenstgjør i almindelighet som menige, mens maskinistene faar grad som underbefal av hensyn til at de utfylder pladsen som saadant under sin tjenstgjøring ombord i orlogsskibene.

Fritat for vernepligt er foruten geistlige kun lodsoldermænd og faste lodser.

Vernepligtstid og alder efter de nuværende bestemmelser.

Efterat vernepligtstiden ved landvæbningen i 1899 var blit ut* videt til 16 aar, fulgte i aaret 1900 sjøvæbningen efter. Den sidste utvidelse av vernepligtstiden skedde i aaret 1910, samtidig for begge hovedgrener av forsvaret. Vernepligtstiden er nu 20 aar for alle utskrevne mandskaper og regnes for de sjøvernepligtige normalt fra 1. januar det aar de fylder sit 22. aar. I krigstid og naar krig er at befrygte, kan dog vernepligtstiden utvides, saa* ledes at enhver vaabenfør mand der ikke ifølge vernepligtsloven

er tjenestefri, blir tjenestepligtig fra det fyldte 18. til det fyldte 55. aar.

Vernepligtsalderen tilsjøs er for tiden 1 aar lavere end tillands. Under behandlingen i Stortinget av den under 2. april 1914 beslut* tede utvidelse av tjenestetiden for de sjø vernepligtige mandskaper bebudet imidlertid regjeringen at ville foreslaa denne alder yderligere nedsat for mest mulig at lette de sjøfarende den store vernepligts* byrde som nu er paalagt dem i forhold til befolkningen forøvrig1.

INDRULLERINGSVÆSENET

Til den ordning av sjøutskrivningen der var gjældende ved adskillelsen fra Danmark, hørte som tidligere nævnt en fast insti* tution, indrulleringen. Denne hadde som hovedopgave at føre kontrol med alt sjøfarende mandskap og at besørge det paabudte antal sjøvernepligtige utskrevet til tjeneste i marinen og transpor* tert til vedkommende orlogsstation. For at kunne utøve den nævnte kontrol maatte indrulleringen føre ruller over alle de sjø* farende. Til yderligere hjælp ved denne kontrol var al paa* og avmønstring indenlands av handelsfartøienes besætninger henlagt under indrulleringen.

Rulleførselen vedkommende det sjøvernepligtige mandskap var oprindelig delt mellem indrulleringschefene og krigskommissærene. De første hadde byene og ladestedene, de sidste sjølægdene paa landet. Da vernepligtsloven av 1857 ophævet den gamle ind* deling i særskilte sjø* og landlægder og istedet indførte lodtræk* ningsdistrikter, overtok indrulleringen al rulleførsel vedrørende sjøvæbningen. I forbindelse med den nævnte forandring av lægds* inddelingen blev indrulleringsdistriktene delt i kredser. I hver kreds blev lodsoldermanden eller en anden dertil skikket person ansat som indrulleringsbetjent. I de byer hvor der var indrulle* ringschefer, overtok disse betjentenes forretninger for vedkommende kreds. De 7 indrulleringsdistrikter: Kristiania, Drammen, Aren* dal, Kristiansand, Bergen, Trondhjem og Tromsø blev efterhaan* den delt i tilsammen 46 kredser, hver med en av byene eller de større ladesteder ved kysten som midtpunkt og bosted for ind* rulleringsbetjenten eller indrulleringschefen.

Ifølge den kgl. forordning av 1803 skulde alle til sjøutskriv* ningen hørende rulleføres like fra deres fødsel i den saakaldte ungdomsrulle. Fra det fyldte 16. aar, da de blev utskrivnings* pligtige, førtes de sjøvernepligtige mandskaper i hovedrullen, og

forsaavidt de vedblev at fare paa sjøen, fra det 50. aar i ekstra? rullen. Denne vidtløftige rulleførsel blev dog senere indskrænket noget, idet regelen ved utskrivningsreglementet av 1859 blev for? andret derhen at de sjøfarende skulde rulleføres fra konfirmations? alderen i den saakaldte sjøfartsannotationsrulle, for derefter hvis de hadde opnaadd halvbefarenhetsgrad inden begyndelsen av det aar de fyldte 22 aar, at overføres til den faste sjørulle.

Utskrivningen foregik særskilt for sjøvæbningen og for land? væbningen. Efter forordningen av 1803 skulde sjøindrullerings? sessioner i almindelighet avholdes én gang om aaret paa steder og til tider som maatte ansees bekvemmest. Hvis uforutsete om? stændigheter gjorde det nødvendig, skulde der avholdes ekstra sessioner. Indrulleringschefene og krigskommissærene hadde hver for sine respektive distrikters vedkommende at stille forslag om sessionenes avholdelse til generalkrigskommissæren, som derpaa indhentet admiralitets? og commissariats?collegiets approbation.

Sessionen blev ledet av sessionsbestyrelsen, ogsaa kaldt «de deputerte», som for sjøvæbningen bestod av stiftamtmanden og indrulleringschefen eller amtmanden og indrulleringschefen hen? holdsvis for kjøpstædernes og ladestedenes vedkommende. I sjø? lægdene paa landet var det amtmanden og krigskommissæren; men hvis utskrivning til sjøtjeneste skulde foregaa, tiltraadte ind? rulleringschefen eller en anden tilforordnet sjøofficer. Foruten at lede utskrivningen hadde sessionsbestyrelsen at sørge for bekjendt* gjørelse av naar og hvor session skulde avholdes. «De deputerte» skulde ogsaa vaake over at indrulleringsforordningens bestemmel? ser blev nøie efterlevet. Sessionsbestyrelsen var tillagt domsmyn? dighet og kunde ilægge straf for overtrædelse av forordningens bestemmelser. De retslige avgjørelser som blev truffet av sessions? bestyrelsen, var underkastet Høiesterets kjendelse naar saken var av den betydning at den kunde paaankes.

Til hjælp ved rulleførselen hadde man i byene «qvarteer»? eller «rodemestere», paa landet «lægdsmænd». Disse skulde føre rulle over det mandskap som opholdt sig i deres distrikt. Magi? stratene i byene og fogdene paa landet skulde føre kontrol med hen? holdsvis rodemestrenes og lægdsmændenes rulleførsel. Sogneprestene hadde at gi oplysning om de barn av mandkjøn som blev født, om mandskaper der døde, og om til? og fraflytning av

vernepligtige. De sjøvernepligtige mandskaper der opholdt sig iland, var desuten paalagt meldepligt med hensyn til forandring av opholdssted.

For de sjøfarende hadde man et meget effektivt kontrolmiddel deri at den paabudte mønstring av handelsfartøienes besætninger var henlagt under indrulleringen. Ifølge vernepligtsforordningen var føreren av et i norsk havn liggende fartøi forpligtet til før han gik tilsjøs, at skrive ut 2 likelydende lister over det mandskap han hadde forhyrt, med oplysning for hver mand om hvor stor hyre denne skulde ha, og hvad forskud paa hyren der var ham utbetalt. Disse 2 lister skulde saa skipperen forevise for nær* meste indrulleringsbetjent og samtidig fremstille det paamønstrede mandskap for denne, som hadde at undersøke at alt var i orden. Naar dette var tilfældet, attesterte indrulleringsbetjenten begge lister, beholdt den ene og lot skipperen faa den anden. Ved an* komst til norsk havn skulde skipperen likeledes fremvise møn* stringsliste og mandskap for vedkommende indrulleringsbetjent. Avmønstring av mandskap skulde endvidere foregaa ved indrul* leringen, som ogsaa hadde at føre kontrol med det av skipperen for vedkommende mandskap fremlagte opgjør.

Forsømmelse av de en skipper paahvilende pligter med hensyn til mønstringslisten medførte straf: bøter første og anden gang, tap av skippercertifikat tredje gang. Kunde skipperen ved hjem* komsten ikke gjøre rede for hver mand av den utmønstrede be* sætning, skulde saken retslig undersøkes. Viste det sig at skip* peren ved utilbørlig opførsel hadde git anledning til at nogen av besætningen hadde undveket, skulde han for hver undveken be* tale fra 50 til 100 rdlr. i bot til sjøkvæsthuskassen.

Det i forbindelse med vernepligtsloven av 1857 fastsatte regle* ment for utskrivning av det sjøfarende mandskap opretholdt i sine hovedtræk de tilsvarende bestemmelser i den kgl. forordning av 1803. De forandringer som blev gjort, stod væsentlig i for* bindelse med den tidligere nævnte ophævelse av inddelingen i særskilte sjø* og landlægder. Rodeinddelingen opretholdtes, men blev fælles for land* og sjøutskrivningen. Dog skulde rodefor* standerne, som de nu kaldtes, føre særskilte ruller for det sjø* farende mandskap. Tilsynet med at rodeforstanderne opfyldte sine pligter m. v., overgik fra magistraten og fogden til ind* rulleringsbetj enten, som tillike overtok alle forretninger ved* rørende mønstringsvæsenet. Bekjendtgjørelse av sjøsessionenes avholdelse overgik helt til rodeforstanderne, der ogsaa skulde samle og fremstille ved sessionen det mandskap som opholdt sig i roden.

Rulleførselen av det sjøfarende vernepligtige mandskap skulde ophøre ved det fyldte 35. aar, samtidig med vernepligtens ophør.

Vernepligtsbestemmelsernes forhold til skibsfarten. En meget vigtig side av sjøutskrivningen er dens forhold til landets skibs« fart. Vernepligtsforordningen av 1803 indeholdt bestemmelse om at de sjøfolk som var i utenriks fart med «kgl. undersaatters skibe», var fritat for at møte ved session, ihvertfald i fredstid. Under krig maatte der en særskilt forordning til for at kalde disse folk hjem. Mandskaper der var mønstret som besætning paa handelsfartøi som anløp norsk havn eller var utekspedert som seilklart, var likeledes fritat for at gi møte. Dette princip blev opretholdt indtil den foran omtalte forandring av sjøutskrivnings* systemet fandt sted. Den da indførte aarsklassevise utskrivning til fredstjeneste forutsatte en tilsvarende indkaldelse av et visst antal aarsklasser ved mobilisering. Ved krigsmobilisering maa derfor alle mandskaper der tilhører vedkommende aarsklasser, av* mønstres og hjemsendes ogsaa naar det fartøi de staar ombord i ligger i utenriks havn. En saadan indkaldelse vil som regel om* fatte saa mange aarsklasser at man har sikkerhet for at faa det nødvendige antal vernepligtige mandskaper til bemanding av krigs* flaaten blandt de sjøfarende som ved anledningen maa paaregnes at være inden landets grænser. Naar der foruten det til beman* ding av flaaten nødvendige antal er fremmøtt en tilstrækkelig reserve, vil i almindelighet mobiliseringsindkaldelsen bli stanset.

Indrulleringsvæsenets ophævelse. Ved en kgl. res. av 20. aug. 1891 blev der efter henstilling fra Stortinget

nedsat en komité, bestaaende av den daværende generalkrigskommissær, en krigskommissær, en sjøofficer, en indrulleringschef og 2 repræ* sentanter for skibsfarten. Kommissoriet omfattet behandling av spørsmaal vedrørende utskrivningen til sjøvæbningen, herunder indbefattet kystvernet, og særlig skulde komitéen ta under over* veielse spørsmaalet om hvorvidt utskrivningen til land* og sjø* væbningen fremtidig burde ordnes saaledes at den kom til at foregaa samtidig og under ett til begge etater og ved de samme funktionærer.

Komitéen kom enstemmig til det resultat at de omhandlede bestemmelser burde gives i form av en særskilt lov om utskriv= ning til sjøvæbningen, idet den under hensyn til dem paa hvem

disse bestemmelser vilde komme til anvendelse, fandt det hen? sigtsmæssigere at samle utskrivningsreglene i en selvstændig lov end at forme dem som indfældningsbestemmelser i en fælles vernepligtslov.

Med hensyn til spørsmaalet om at låve et fælles utskrivnings? væsen for hær og flaate kom komitéen efter en indgaaende under? søkelse likeledes enstemmig til det resultat at forholdene hvad angik sjø? og landutskrivningen var saa forskjellige at der litet eller intet vilde være at vinde, men meget at tape ved en saadan kombination.

Statsmagtene kom til samme resultat som komitéen. Der blev utfærdiget en særskilt lov om utskrivning til sjøvæbningen med et dertil knyttet utskrivningsreglement. Man fandt det ogsaa rigtig at opretholde marinens utskrivningsvæsen som en særskilt insti? tution.

Spørsmaalet om indførelse av et fælles utskrivningsvæsen for armé og marine blev dog inden længe tat op paa ny, denne gang i forbindelse med et fra skibsfartshold fremkommet krav paa ut? skillelse av mønstringsforretningene fra indrulleringen. I sin ind? stillingen angaaende marinens organisation av 1900/1901 foreslog Stortingets militærkomité at Forsvarsdepartementet skulde bemyn? diges til gjennem en sakkyndig komité at la utrede en del nær? mere angivne spørsmaal vedrørende sjøutskrivningen, nemlig om hensigtsmæssigheten av at overføre indrulleringsforretningene til de sjømilitære distriktschefer eller eventuelt til pensionerte officerer, om en forandring i — eventuelt utskillelse av — indrullerings? væsenet fra mønstringsvæsenet, og om indførelse av fælles utskriv? ningsvæsen for armé og marine.

Tidligere hadde militærkomitéen blandt endel andre spørsmaal vedrørende utskrivningsvæsenet som burde optages til sakkyndig drøftelse, pekt paa en kodifikation av den samlede vernepligts? lovgivning.

Forsvarsdepartementet nedsatte derpaa en saadan komité for at ta under revision ordningen av arméens og marinens utskrivnings? væsen i sin helhet. Som medlemmer av komitéen blev opnævnt generalkrigskommissæren, en krigskommissær, en indrulleringschef og en stortingsrepræsentant med særlig kjendskap til landutskriv? ningen. Senere opnævntes endvidere en sjøofficer og en repræ? sentant for skibsfarten.

Komitéen avgav i 1904 en foreløbig indstilling i paavente av,

at endel paatænkte forandringer i hærens organisation skulde kunne finde sin avgjørelse i en nærmere fremtid. Efterat denne foreløbige indstilling hadde været oversendt de militære myndig* heter til uttalelse, fortsatte komitéen sit arbeide og indleverte der* paa sin endelige indstilling i august 1907. Hvad utskrivnings* væsenets ordning angik, kom denne komité til det stik motsatte resultat av det som utskrivningskomitéen av 1891 var kommet til. Forsvarsdepartementet som fandt at dette spørsmaal var av større betydning for marinen end for arméen, indhentet derpaa fornyet uttalelse fra marinens overordnede myndigheter, kommanderende admiral og admiralstaben.

Disse uttalelser gik saavel for kommanderende admiral som for admiralstabens vedkommende sterkt imot komitéens forslag om at ophæve indrulleringen og overføre en del av dennes forretninger til arméens utskrivningsvæsen, en del til de sjømilitære distrikts* kommandoer og en del til en ny institution: det saakaldte møn* stringsvæsen. Forsvarsdepartementet fandt dog, omend under tvil, ikke at kunne slutte sig til den av

marinens overordnede myndig* heter hævdede opfatning. Denne gik i det væsentlige ut paa at den foreslaaede fælles utskrivning til land* og sjøvæbningen, og den maate hvorpaa denne var søkt gjennemført, vilde være til skade baade for marinen og for de sjøfarende.

For Stortinget i 1909 fremsatte Forsvarsdepartementet prp. om ny vernepligtslov. Denne blev dog ikke tat under behandling forsaavidt angik spørsmaalet om forandring av sjøutskrivnings* væsenet. I 1910 fremsatte departementet derpaa ny prp., der i det væsentlige gik ut paa : at utskrivningsvæsenet skulde gjøres fælles for hær og flaate, at marinens indrulleringsvæsen skulde ophæves, at der skulde oprettes et mønstringsvæsen, og at en del av ind* rulleringens forretninger skulde overføres til det nye fælles utskriv* ningsvæsen og en del til det nye mønstringsvæsen.

Da loven kom til behandling i Stortinget, fremgik det med adskillig tydelighet av de forskjellige uttalelser, dels at saavel den departementale komité som Forsvarsdepartementet hadde følt sig til en viss grad forpligtet av det i sin tid fra skibsfartshold fremkomne krav paa en utskillelse av mønstringsforretningene fra indrulleringen, og dels at dette krav i ikke liten grad bundet i en misforstaaelse, idet det ikke egentlig var skibsfarten om at gjøre at faa en ny institution til at besørge mønstringsforretningene,

men at faa nedsat de mønstringsavgifter som maatte betales til indrulleringen fordi den besørget disse forretninger.

Det er ikke urimelig at Stortinget hadde kommet til at ta hensyn til de sterke indvendinger mot at ophæve indrulleringen med dens 200 aar gamle traditioner, der foruten fra marinens myndigheter nu fremkom ogsaa fra flere sjøfartsforeninger, ind* vendinger der under debatten i Stortinget klart og skarpt blev fremholdt av enkelte av tingets mest skibsfartskyndige medlemmer. Hæren hadde imidlertid nu faat sin nye organisation, til hvilken var forutsat knyttet et utskrivningsvæsen som av Forsvarsdeparte* mentet foreslaat. Den nye hærordning skulde træde i kraft. En utskrivningsorganisation maatte den ha. Der var ingen tid til utsættelse. Marinens interesser flk her komme i anden række. Loven blev vedtat — forhaabentlig til gavn ogsaa for sjøforsvaret.

Sjøutskrivningen i sin nuværende form. Som det vil fremgaa av foranstaaende beretning, er vor sjøutskrivning bygget paa prin* cippet om personlig vernepligt. Denne er tillike «almindelig», idet kun lodsvæsenets faste personel er fritat for utskrivning.

Vernepligten omfatter tjeneste i krig og tjeneste i fred. Freds* tjenesten avgjøres ved 12 maaneders sammenhængende tjenst* gjøring i marinen, som regel i de sjøvernepligtige mandskapers 22 aars alder, da de utskrives for at avtjene sin vernepligt. De sjøvernepligtige er derefter i almindelighet fri for tjeneste i fred. Dog kan de indkaldes ved øvelsesmobilisering for marinen. De ett og samme aar utskrevne mandskaper utgjør en aarsklasse. Denne deles i to like store kontingenter, hvorav den første møter til tjeneste fra 1. april det aar den utskrives, mens anden kon* tingent møter 1. oktober samme aar. Da den aarlige tilgang av sjø* vernepligtige er noget større end marinen trænger med den nu* værende øvelsesutrustning, gaar en mindre del av disse mandskaper fri for fredstj eneste. Avgjørelsen av hvilken kontingent de ut* skrevne skal tilhøre, og hvem der skal gaa fri, sker ved lodtræk* ning under de aarlige utskrivningsmøter.

Som sjøvernepligtige indgaar kun sjøfarende i vernepligts* lovens forstand, hvortil alene henregnes dem som har opnaadd mindst halvbefarenhetsgrad inden begyndelsen av det aar hvori de fylder 21 aar. Hvorvidt de senere søker sin næring paa sjøen eller i land, spiller ingen rolle. I Tromsø stift utskrives indtil videre ingen til sjøvæbningen.

Utskrivningen forestaaes av krigskommissærer, som er fælles for land* og sjøvæbningen. Disse fører særskilt rulle over det sjø* vernepligtige mandskap. Det siden 1910 oprettede civile mønstrings* væsen er pligtig til at assistere ved rulleførselen av det sjøfarende mandskap, indtil dettes utskrivning til fredstjeneste finder sted. Senere rulleføres de utskrevne mandskaper saavel av krigskom* missærene som ved de sjømilitære

distriktskommandoer.

I krig er de sjøfarende mandskaper — baade de som har utført fredstjeneste, de som er gaat fri for denne, og de som endnu ikke har været utskrevet — forpligtet til paa nærmere indkaldelse at møte til tjenstgjøring i marinen i alderen fra 21 til 41 aar, «vernepligtsalderen». I krigstid eller naar der fryg* tes for krig, kan mandskaper utenfor vernepligtsalderen opbydes som «krigsforsterkning», enten for at gjøre tjeneste i sjøvæb* ningens kystforsvar, som dog for nærværende ikke er organi* sert, eller for at anvendes til utfyldning av den indkaldte mand* skapsstyrke. I krigsforsterkningen er enhver vaabenfør mand tjenstpligtig fra det fyldte 18. til det fyldte 55. aar. I krigstid eller paa togt kan ingen paa grund av overskredet vernepligts* alder gjøre fordring paa at avgaa fra tjenesten forinden han erstattes av en anden.

De sjøvernepligtige mandskaper kan i fredstid fare hvor de vil, med norske som fremmede skibe. Fra de kommer i utskrivnings* alderen indtil de utskrives til tjeneste, sker der dog nogen ind* skrænkning i denne frihet, og fra utskrivningsmøtet til tjenst* gjøringen begynder, er den sterkt begrænset. Utskrivningsalderen indtræder ved begyndelsen av det aar hvori mandskapene fylder 21 aar. De er da pligtige til at sende anmeldelse til utskrivnings* væsenet med oplysning om forskjellige data som er av betydning for rulleførselen. Mønstringsmanden, politiet, lensmanden, eller i utenriks fart skibsføreren, skal assistere mandskapene med avfat* teisen av denne anmeldelse. Skibsførerne er desuten paalagt ansvar for at saadan anmeldelse blir git av de folk av skibets besætning der kommer i utskrivningsalderen.

Undlatelse av at etterkomme vernepligtsbestemmelserne straffes med bøter, eller i mere alvorlige tilfælde med fængsel.

Sammenholder man de nuværende bestemmelser om sjøutskriv* ningen med dem som var gjældende for 100 aar siden, vil det sees at disse bestemmelser er bygget paa det samme princip: at verne*216

pligten skal paahvile den enkelte vaabenføre mand i en viss del av hans liv. Forskjellen ligger i anvendelsen av dette princip.

Denne anvendelse maa i første række sees i forhold til sjøfor* svaret, hvis effektivitet i væsentlig grad avhænger av krigsflaatens bemanding. Mens man for 100 aar siden foruten de sjøfarende kunde utskrive en ikke liten del av den fastboende kystbefolkning, anvender man nu kun sjøfarende. Heri ligger baade en styrke og en svakhet. En styrke i at de sjøfarende mandskaper naar de ind* kaldes til tjeneste, allerede har den sjømandsdygtighet som orlogs* fartøiets besætning trænger i like høi grad nu som i seilskibenes dage. En svakhet deri at de sjøfarende er vanskeligere at faa tak i end de fastboende naar flaaten skal mobiliseres. I det sidste er imidlertid denne svakhet i væsentlig grad opveiet gjennem utvidelse av tjenestetiden og forøkelse av det antal mandskaper som utskrives til fredstjeneste. Paa dette omraade er dog endnu rum for forbedring gjennem yderligere økning av utskrivnings* kontingentens størrelse, hvad der er god anledning til. Av særlig betydning for sjøforsvarets effektivitet er det økede krigs* beredskap som er opnaadd gjennem en regelmæssig aarsklassevis utskrivning til fredstjeneste i ung alder, i forbindelse med 12 maaneders vernepligt og en derpaa følgende indkaldelse, istedenfor utskrivning i tilfælde av mobilisering. Med det udmerkede ma» teriale som vor handelsflaates mandskap danner for bemanding av krigsflaaten, er herved tilveiebragt en væsentlig betingelse for at kunne holde vor marine paa høide med situationens krav.

Anvendelsen av det personlige vernepligtsprincip maa endvidere sees i forhold til individet. I dette forhold er siden 1814 foregaat en iøinefaldende utvikling i sammenhæng med tidens sociale frem* skridt. Den privilegeren av enkelte samfundsklasser som verne* pligtsbestemmelserne av 1803 gav uttryk for, og den store vilkaar* lighet forøvrig i fordelingen av vernepligtsbyrden der klæbet ved det gamle utskrivningssystem, er nu helt fjernet. I og med at vernepligten er blit almindelig, er de rettigheter som tidligere var tillagt de sjøvernepligtige mandskaper, blit overflødige. Det er nu enhver hæderlig borgers ret, som det er enhver vaabenfør mands pligt med sin person at bære byrden av landets forsvar.

Endelig maa anvendelsen av vernepligtsprincippet sees i forhold til landets skibsfart, idet den sjøfarende del av landets befolkning baade i fred og under krig tjener til bemanding av saavel handels* som krigsflaaten. For skibsfarten blir det derfor av betydning

hvilket krav bemandingen av krigsflaaten stiller til avgivelse av mandskap fra handelsflaaten. Med den nuværende vernepligts* ordning, da der aarlig utskrives et visst antal mandskaper til tje* neste i marinen, vil det være en fordel for skibsfarten at dette antal ligger saa nær som mulig op til den styrke der trænges ved utrustning av hele krigsflaaten; ti jo større fredsstyrken er, desto færre folk vil handelsflaaten ha at avgi ved en mobilisering, og desto færre handelsskibe vil i saa tilfælde bli sat ut av fart fordi de ved mobiliseringsindkaldelsen berøves sin besætning. Det er altsaa i skibsfartens interesse at den til vernepligtstjeneste aarlig utskrevne kontingent av sjøfarende i størst mulig utstrækning op* øves i marinen. I denne henseende falder saaledes sjøforsvarets og skibsfartens interesser sammen.

Av interesse for en rigtig bedømmelse av sjøutskrivningen er tillike spørsmaalet om dennes avpasning efter de eiendommelig* heter sjøforsvaret frembyr sammenholdt med forsvaret tillands. I saa henseende har vi hat det held at kunne ta i arv fra foreningen med Danmark en ordning der var tilblit under fornøden hensyn* tagen til disse eiendommeligheter og prøvd i hæderfulde sjøkrige. Paa dette gode grundlag er der bygget videre, ikke altid med like fuld forstaaelse, men som regel dog i den rigtige retning. Til den nævnte ordning hørte et for sjøforsvaret særskilt utskrivningsvæsen. Som foran kortelig omtalt, blev der imidlertid fra skibsfartshold for en del aar tilbake stillet krav om utskillelse av mønstrings* forretningene fra marinens utskrivningsvæsen, ikke fordi man hadde noget imot at indrulleringen besørget disse forretninger, men for at faa nedsat de avgifter der maatte erlægges til indrulleringen for utførelsen av mønstringen. Dette krav blev imøtekommet paa den noget eiendommelige maate at man overførte mønstringsforret* ningene til et nyoprettet civilt «væsen», til hvem mønstrings* avgiftene, som rigtignok blev nedsat, skulde erlægges, samtidig som man overførte sjøutskrivningen til hærens utskrivningsvæsen og ophævet indrulleringen, der var oprettet av hensyn til sjø* forsvaret, og som marinen ønsket at faa , beholde. Hadde man latt indrulleringen forbli i live og fremdeles besørge mønstringen, men nedsat avgiftene for denne, vilde man vistnok ha kunnet imøtekomme skibsfartens krav uten derfor at berøve sjøforsvaret en institution som med aarhundreders tradition forbandt det leve* dygtige organs tilpasningsevne. — Til den nævnte ordning hørte ogsaa en særskilt lov, der indeholdt alle de for sjøutskrivningen

nødvendige bestemmelser. Siden 1910 har vi en vernepligtslov fælles for hær og flaate. Heri ligger dog ikke at man har indført fælles vernepligtsbestemmelser for de to hovedgrener av forsvaret. De særegenheter som karakteriserer sjøvæbningen er ogsaa i den nye fælles vernepligtslov git uttryk gjennem særegne bestemmelser for sjøutskrivningen. Saaledes er som tidligere nævnt fredstjenesten for de utskrevne mandskaper i marinen gjort sammenhængende, mens den for hæren er delt. Likeledes er tjenestetiden længer og lønningen større. Mandskapene utskrives endvidere i regelen 1 aar tidligere, og utskrivningen sker ved særskilte utskrivnings? møter avpasset efter marinens øvelsesordning, der er forskjellig fra hærens.

Naar bortsees fra et enkelt tilfælde, hvor det synes som om man er kommet i skade «for smed at rette bager», kan det derfor ogsaa om de nugjældende bestemmelser vedrørende sjøutskriv? ningen sies at de i alt væsentlig tilgodeser sjøforsvarets eiendom? meligheter, saaledes som disse fremtræder sammenholdt med for? svaret tillands.Briggen «Lolland».

TOGTER OG ØVELSER

En marines arbeide i fred er at holde personel og materiel i

i bedst mulig krigsberedt stand.

I tidligere dage var det ottest smaat bevendt med krigsbered* skapen. Naar krigsskibene ikke var utrustet, laa de avtaklet inde paa orlogshavnen med kanoner og forraad iland. En utrustning tok derfor lang tid, ja vi har fra

Danmark^Norges historie erfaring for at man enkelte ganger — 1801 og 1807 f. eks. — endog ikke var færdig da fienden viste sig utenfor. Og selv under krig har man mange eksempler paa at flaaten gik i vinteroplag, for næste aar at utrustes paany til fortsættelse av kampen.

Disse forhold er nu blit helt forandret. De staaende hære har man hat længe, de staaende, stadig utrustede flaater hører nu* tiden til. Og saavel materiel som personel holdes klart ved sta= dig øvelse.

Det gjælder selvsagt at følge med paa materiellets omraade. At gaa i krig med avlægse vaaben vil nytte litet, det vil være at ofre landets sønner forgjæves. Men selv det bedste materiel er

paa den anden side litet værd i hænderne paa uøvet personel. Det er personellet som gir det døde materiel liv, utnytter dets muligheter. Og erfaringen viser at jo større øvelsen er, desto mere kan man ta ut av det samme materiel. Dettes nyttevirkning vok? ser med personellets dygtighet. Hele sjøkrigshistorien igjennem lærer da ogsaa at seieren stedse har fulgt det bedst øvede per? sonel, og har baade personel og materiel været førsterangs, er seieren blit desto mere overvældende.

En oversigt over øvelsernes utstrækning og anordning opigjen? nem aarene gir et godt indblik i marinens kampværdi til de for? skjellige tider. Det vil £øre for langt og bli kjedelig at opregne de skibe som aar om andet har været utrustet. Og dette har ogsaa mindre betydning. Det er hovedlinjerne i utviklingen som har interesse, og som her skal søkes skisseret.

Det var ingen imponerende sjømagt, vort land saa sig i besid? delse av for 100 aar siden. I denne linjeskibenes tid, da selv 40? kanons fregatter var smaaskibe som kun anvendtes til krydser? tjeneste, bestod Norges sjøgaaende flaate av :

7 brigger paa 16—18 kanoner og ca. 100 mands besætning og 8 skonnerter paa 2 kanoner og ca. 45 mands besætning.

Hertil kom vort specielle skjærgaardsforsvar, kanonbaatene. De hadde inden sit begrænsede omraade gjort god nytte under krigs? aarene, og de var billige og hurtige at bygge. Derfor hadde man ogsaa mange av dem.

Det faste personel var paa den tid faatallig. Officerskorpset bestod i de nærmeste aar efter 1814 av 40 mand. Desuten forefandtes til almindelig skibstjeneste 11 underofficerer og 155 matroser. Hertil kom 5 haandverksunderofficerer og 50 haand? verkere.

Landet var dengang meget svakt i økonomisk henseende. Kra? vene var store og indtægtene smaa. Naar hertil kom at meget skulde ordnes, er det forstaaelig at det blev daarlig med øvelser for det gjenfødte Norges flaate de første aar. Nogen av vore officerer gik som frivillige paa 1 aars togt med en svensk fregat; det var øvelserne tilsjøs i 1815 og 1816.

I 1816 bevilgedes ialt til sjøetaten 150 000 spd., og i forbin? delse med forslaget om denne sum het det: «Til denne vigtige del av kongeriget Norges forsvarsvæsen har hans Kgl. Maj. ikkuns anslaaet en saadan summa som rigets ressourcer rimeligvis tillade dertil at afgive, uagtet langt større summer vilde være nød?

vendige, dersom kraftige foranstaltninger skulde træffes til at skaffe kongeriget Norge et tilbørligt søværn.»

Skjønt saaledes almindelige øvelser ikke blev avholdt, fandt man dog i disse aar at maatte føre opsyn paa Finmarkskysten. Der trængtes nok opsyn i mange henseender, og det var nødven? dig at hævde Norges rettigheter. Forholdene deroppe var jo endnu ikke ordnet med Rusland, og kjendskapet til vore nord? ligste landsdele var temmelig mangelfuldt.

Finmarksekspeditionen, som begyndte i 1816, varte med avbry? telse om vinteren i 4 aar. Den hadde mange betydningsfulde op? gaver, saasom kartlægning av kysten nordenfor Trondhjem, ut? førelse av misvisnings? og

meteorologiske observationer, at opret? holde orden i fiskevær og indberette alt av interesse angaaende lods? og havneforhold paa Finmarkskysten. Og den bragte et rikt utbytte.

Endelig i 1817 møtte man for første gang et norsk orlogsskib utrustet til øvelse. Det var den nye brig «Fredriksværn», som under fællesflaget — det svenske flag med Dannebrog i øvre firkant — utførte sit første togt paa 3x/s maaned i Nord? og Østersjøen.

Om høsten samme aar begyndte Sjøkadetinstitutet — Norges sjøkrigsskole — sin virksomhet. Dermed var tilveiebragt det første faste grundlag for planmæssige aarlige øvelser.

For sjøofficerer er ikke utdannelsen paa skolebænken nok. Praktisk dygtighet er nødvendig, aandsnærværelse og raskhet maa utvikles, og øvelser ombord maa til for at opnaa dette. Og den teoretiske og praktiske utdannelse maa gaa haand i haand, forat et godt resultat skal kunne naaaes.

Fra det følgende aar 1818 finder vi derfor kadettoget som en fast post paa det aarlige øvelsesbudget. Briggen «Lolland» var denne sommer ute som vort første kadetskib. Kadetskibs? togets varighet har været litt forskjellig, i almindelighet mindst 3 maaneder.

Til at begynde med indskrænket de aarlige øvelser sig til kun dette ene togt, og det strakte sig ikke utenfor Nord? og Øster? sjøen. Snart fandt man dog at Norges orlogsskibe burde flyve længer ut, og i 1821 sendtes en av briggene («Fredriksværn») paa Middelhavstogt. Dette var jo i seilskibenes dage, drivkraften var billig, togtsutgiftene var væsentlig til kost og løn.

Naar man først hadde tat det store skridt at sende et skib saa langt avsted, gjorde man det straks grundig, idet dette vort første Middelhavstogt er det længste togt i vor flaates historie. Det varte i 1472 maaned og omfattet dog kun det vestlige Middelhav samt Marokkos vestkyst. Men det var usikre forhold tilsjøs dengang, og briggens lange ophold der hadde til hensigt at beskytte vore handelsskibe mot røverstatene paa Afrikakysten.

Med passende mellemrum gjorde man nu regning paa et lang* togt, og i 1824 var opsat et nyt Middelhavstogt. Besætningen var beordret og skibet utrustet, da togtet i sidste øieblik blev indstillet. Kadettogtet fortsatte som det eneste øvelsestogt endnu nogen aar.

Endelig i 1828 har vi igjen Middelhavstogt og dennegang med 2 brigger, der sammen med 3 svenske skibe dannet en eskadre under svensk kommando til vern om fælles interesser dernede. Det gjaldt at beskytte handelsskibene mot Barbareskstatene i til* fælde av fredsbrud og mot sjørøvere i sin almindelighet. Togtet varte i ca. 9 maaneder og utstraktes til hele Middelhavet. Dette foretagende bringer tankerne tilbake til den væbnede nøitralitets dage. Der maatte ekstraordinære forhold til for at utvide øvelses* skibenes antal.

At der maatte pustes ut med Middelhavstogter efter en saadan kraftanstrengelse, var hvad der kunde Ventes, og kadetskibet fort* satte fremdeles sine enslige togter.

I 1831 blir man atter vidne til en større utrustning, denne gang av mindre fartøier til kystvern. Det var en truende kolera* epidemi som nu tvang flaaten ut. Alle skonnertene maatte avsted paa bevogtning langs hele kysten. Denne utrustning flk natur* ligvis liten værdi som øvelse, sammenlignet med et almindelig togt. Men det er bra at mindes under hvilke forskjellige omstændig* heter det har vist sig nødvendig at gripe til marinen.

Desværre stikker de budgetmæssige hensyn atter kloen frem. Marinen maatte ikke alene danne sikkerhetsvern mot koleraen, den skulde ogsaa tildels betale denne foranstaltning. Kadettoget, som hittil hadde varet i mindst 3 maaneder, blev i 1832 og 1833 ind* skrænket til det halve. Det er unegtelig haardt at de vordende sjøofficerers utdannelse — snau nok paa forhaand — indskrænkes av saadanne grunde.

Fra slutningen av 1830*aarene blev forholdene lysere. En ny

tidsalder satte ind, dampskibe fik plads i orlogsmarinerne, rigtig* nok kun som hjælpeskibe til at begynde med,

og der kom mere fart i nybygning og øvelser (marinens første dampskib «Nordkap» var paa IV2 maaneds prøvetogt i 1841).

Planer og ønsker hadde ikke manglet i de forløpne aar, men kræfterne rak ikke til. Nu var den økonomiske evne bedre, ogsaa sjøforsvaret kunde tildeles rimeligere vilkaar.

Togtene paa fjernere farvand gjenoptoges i 1837 med en 10 — ti — maaneders Middelhavstur, og neppe var dette endt før «gamle» «Ørnen» atter sendtes avsted, denne gang til Sydamerika. Vor handelsflaate gik raskt fremover i disse aar, han* delsforbindelser knyttedes paa oversjøiske farvand, og man er* kjendte rigtigheten av sætningen : «Flaget maa følge handelen». Handelsflaaten støttes ved at orlogsflaget vises hyppig i fremmede havner.

I 1844 sendtes paany en svensk*norsk eskadre til Middelhavet. Den norske del bestod denne gang av fregatten «Freja» og kor* vetten «Nordstjernen». Det var noget andet end briggene en halv menneskealder tidligere. Eskadrens politiske mission var at faa avskaffet den tribut som til denne tid hadde maattet erlægges til Marokko, og dette lykkedes. Fra denne tid var handelsforbindel* sen fri og uhindret.

Under dette togt heistes det nye orlogsflag, Oscar I's mor* gengave til Norge. Paa Gibraltars red, i overvær av krigs* og handelsskibe fra de fleste sjøfarende nationer, strøk gamle «Nord* stjernen» fællesflaget og heiste et flag der viste verden at Norge herefter skulde ha sine egne farver, symbolet paa dets selv* stændighet.

Togtene til fjernere farvand er nu en fast del av øvelserne. Men dertil kommer ogsaa øvelser med flere skibe paa de hjemlige farvand. Der er en velgjørende fart over arbeidet. Skib efter skib gaar av stabelen og neppe er et fartøi kommet hjem efter maaneder lang oversjøisk fart, før et andet skib sendes ut paa likesaa langt togt.

I kritiske aar, som under Krimkrigen og i 1864, var utrustnin* gene ualmindelig store. Erfaringene fra 1801 og 1807 var ikke blit virkningsløse. Man forstod at en magt som vil hævde sin nøitralitet, maa ha sine vaaben klar naar uveirsskyene trækker sammen. Og under Krimkrigen opererte de fiendtlige flaater i Østersjøen. Nøitralitetserklæringen var ikke nok til at holde dem224

borte. Det var sjø? gaaende skibe som trængtes til dette. 2 fregatter og 2 kor? vetter var den norske kontingent til de for? enede rikers eskadre i Østersjøen, og disse skibe var under kom? mando i ca. Vs aar. Dertil kom foruten kadetskibet ogsaa en? del mindre fartøier til opsyn paa Nordlands? og Finmarkskysten.

I de nærmeste aar efter Krimkrigen var øvelsesutrustningene noget mindre, først i 1857 hadde vi igjen et Middelhavstogt. Men der var dog stadig flere skibe ute om sommeren. Fra 1855 har vi lærlingetogtet — til oplærelse av un? derofficerselever — som ny post paa øvelsesbudgettet, og det holdt sig mange aar fremover.

2—3 korvetter, et par skonnerter eller brigger og 1—2 damp? skibe eller dampkanonbaater var nu den almindelige øvelsesutrust? ning. Og naar noget ekstra var paa færde, sendtes straks et av vore orlogsskibe avsted til varetagelse av Norges interesser. I 1861—62 var «Nornen» paa et 10 maaneders Amerikatogt til be? skytteise av vor skibsfart under den nordamerikanske borgerkrig. «Nornen» laa paa Hampton Roads under kampen mellem «Moni? tor» og «Merrimac» og var saaledes vidne til den strid der ind? varslet træseilskibenes undergang. Men endnu en tid fremover var de stolte seilskibe hovedstyrken inden flaaterne.

I 1864 hadde vi 2 fregatter, 1 korvet, 1 dampskib og 4 damp? kanonbaater utrustet i forening med svenske skibe under den

Lærlingskibet, briggen «Statsraad Erichsen».SEILTEGNING TIL KOI

Norges sjøforsvar.

1. Fok.

2. Forre mersseil.

3. Forre bramseil.

4. Forre bovenbramseil.

5. Storseil.

6. Store mersseil.

7. Store bramseil.

8. Store bovenbramseil.

9. Krydsseil.

10. Bovenkrydsseil.

11. Boven bovenkrydsseil.

12. Fokke læseil.:EN «NORNEN» (1855).

H. Aschehoug & Co.

nerselæseil bovenlæseil). oramlæseil.

nerselæseil (bovenlæseil).

aramlæseil.

[

19. Forre stængestagseil.

20. Fokkestagseil (stagfok).

21. Gaffelfok.

22. Gaffelstorseil.

23. Mesan.225

Fregatten «Kong Sverre».

dansk*tyske krig. Desuten var kadetskibet ute paa vanlig togt og endnu et dampskib ute paa kadetøvelser.

I disse første 50 aar optraadte svenske og norske skibe ofte under fælles, som regel svensk kommando. Første gang var i 1823, og fra 1833 var det tilfældet omtrent hvert aar for en kortere tid.

Hittil er omtrent udelukkende sjøgaaende skibe omtalt. Men i denne tid utgjorde ogsaa roflotillen en væsentlig del av vor lands sjømagt. I 1845 hadde vi:

92 kanonchalupper med 63 mands besætning og 39 kanonjol* ler med 23 mands besætning.

Ogsaa med dette materiel skulde øvelser synes nødvendige. Det varte imidlertid længe inden kanonbaatene kom ut; første gang var i 1843. Da var 1 bataljon — 12 rokanonbaater — ute i 14 dage. En lignende styrke var ute i samme tid i 1848 og 1855. I 1850 var kun 7« bataljon — 6 baater — ute. Det var det hele.

Hovedvegten blev saaledes i dette tidsrum lagt paa den sjø* mandsmæssige utdannelse. De knappe midler i de mange magre aar lot sig vanskelig opstykke. Man la an paa øvelse i den van* skelige kunst at manøvrere et seilskib godt. Og den som kold* blodig kunde greie sine saker der i en snæver vending, vilde

Monitoren «Skorpionen». Fot- Wilse.

(Efter modernisering 1897.)

visselig være stillingen voksen paa et rofartøi. Paa seil* skibene lærtes praktisk sjømandskap bedst, som øvelsesapparat i den henseende er de vistnok uovertræffelige, og derfor beholdtes de som øvelsesskibe længe efterat deres værd som krigsskibe var ophørt.

Disse første 50 aar byder paa forholdsvis rolige forhold, hvad materiellets fremskridt angaar. Først mot periodens slutning kom* mer en ny tid stormende frem. Neppe har dampkraften skaffet sig sikkert fotfæste, før ogsaa panser forlanges. Og dermed er signalet git til store omveltninger. Den prægtige flaate av træ* skibe som møisommelig var skaffet tilveie, maa avløses. Der maa slaaes ind paa nye veier, skal det lykkes at verge kysten.

Seilskibene bibeholdtes som øvelsesskibe for kadetter og lær* linger og til ekspeditioner paa oversjøiske farvand, men dertil maatte komme det nye kystforsvarsmateriel, monitorer og kanon* baater. Der maa aarlige øvelser til med disse fartøier, som fra nu av utgjør det centrale i vort sjøforsvar.

I 1867 var vor første monitor paa togt og de følgende aar var — foruten seilskibe — mindst 1 monitor og et par kanonbaater ute i ca. 2 maaneder. Da den første rekrututdannelse var ens og pladsen paa skjærgaardsfartøiene liten, begyndte fra 1871 aarets togter med et ca. 6 ukers ophold paa ekserserskib. Hertil benyt* tedes fregatten «Desideria» i mange aar fremover.

Kystforsvarsavdeling 1894.

En «nøk» «Heimdal».

(«Aasgaardstrand»),

2. kl. kan.bt. «Æger». 2. kl. kan.bt. «Gor».

Torp.bt. «Springer». Torp.bt. «Oter».

Naar flere fartøier var utrustet, forenedes de tildels i avdeling og fra 1874 indgaar en kystforsvarsavdeling som fast led i den aarlige utrustning.

Der var 1 å 2 saadanne avdelingstogter om sommeren, hvert av 4—6 ukers varighet. Øvelsestiden blev saaledes svært kort, og hertil kom at kun et faatal av officerer kunde utkommanderes, da de fleste fartøier var meget smaa. Avdelingen var gjerne sam* mensat av: 1 kommandofartøi (ofte monitor eller 1. kl. kanon* baat), 2 2. kl. kanonbaater og 4 «nøkker» (3. kl. kanon* baater). Av officerer hadde de to sidstnævnte slags fartøier hen* holdsvis 2 og 1.

Disse kystforsvarsøvelser var derfor høist utilstrækkelige. Men saa danner jo ogsaa denne tid, særlig 1880*aarene, den mørkeste del av vor marines historie. * Mens statsbudgettet steg raskt, blev marinebudgettet staaende eller formindskedes. Saaledes var øvel* sesbudgettet i:

1870-71 1880-81

Kr. 260 000,oo. Kr. 186 000,oo.

I nogen aar hadde vintertogter paa fjernere farvand været en fast post paa øvelsesbudgettet, men i slutningen av 80*aarene fandt

Ekserserskibet «Kong Sverre». Wilse.

man denne utgift for stor, et saadant togt hvert tredje aar var alt som fra da av bevilgedes til det øiemed.

Der kom litet nyt materiel til, og det var temmelig smaat be? vendt med øvelser med det materiel som forefandtes.

I 1885 blev en større øvelsesutrustning nødvendig. Det spændte forhold mellem England og Rusland fordret vakt paa kysten til vern om vor nøitralitet. Der utrustedes i den anledning en kystavdeling paa 3 2. kl. kanonbaater og

en fjordavdeling paa 6 «nøkker». «Ellida» klargjordes og klargjøring av monitorer forberedtes.

Denne utrustning stiller marinens svakhet paa den tid i det skarpeste lys. Kysten maa verges, men vaabnene mangler — det er i faa ord hvad forholdene dengang fortæller os.

En opgave over antallet av utskrevne mandskaper er ogsaa av interesse til bedømmelse av forholdene. Den stiller sig saaledes :

1875 1880 1885 1890 Oprindelig bestemt Forandret til Matroser 277 122 182 250 250 Maskinister — — — 8 — Fyrbøtere — — — 35 —

HJULDAMPSKIBf

(Merk de kasseformige utbNfORDCAP» (1840).

er paa siderne for hjulene.)

H. Aschehoug & Co.

Korvetten «Nordstjernen».

Der var dengang ikke almindelig fredstjeneste til orlogs. Der blev utskrevet saa mange som trængtes til aarets togter — uten hensyn til alder eller aarsklasse.

Fra 1886 begyndte torpedobaater at indgaa i kystforsvarsavde* lingene, hvis sammensætning de følgende aar gjerne var: 1 chefs* skib, 2 2. kl. kanonbaater, 2 «nøkker» og 2 torpedobaater, delt i to divisioner, hver med ett fartøi av hver sort.

Vi kommer nu til 1894, som danner et merkeaar i marinens historie. Da virket for første gang den nye utskrivningslov til* sjøs — 70 dages øvelser for alle som var i utskrivningsalderen.

For at motta den betydelig økede styrke som derved ktinde paaregnes, var «Desideria» flyttet til Kristiansand for at tjene som ekserserskib der, mens «Nornen», som hadde været kadetskib siden 1865, blev stationert i Bergen. Paa Karljohans værn blev fregatten «Kong Sverre» tat i bruk som ekserserskib.

I 1894 møtte ialt ca. 700 utskrevne mandskaper, og disse øvedes paa «Kong Sverre» samt paa tre kystforsvarsavdelinger, én ved hver av de ovennævnte stationer. Naar hertil kommer et 4Vs maaneds

Kanonbaat av 1. kl. «Viking». Fot- Wilse-

kadetskibstogt — dette aar med «Nordstjernen» for første gang — og et 4 maaneders togt for underofficerselever med «Alfen» samt aktive og passive mineøvelser, vil man se at øvelsesutrustningen fik et efter vore forhold storslagent præg.

Øvelsesbudgettet steg med et slag til adskillig mer end det dobbelte av fjoraarets.

Den nye kanonbaat «Viking» var ikke ute i 1894 og i en artikel i «Norsk Tidsskrift for Søvæsen» — oversigt over togter det aar — uttales en beklagelse derover samt et haab om at det ikke skal gaa «Viking» som «Kong Sverre» — at opleve ett togt for saa efter en menneskealders forløp at tages i bruk igjen som losjiskib.

Frygten hvad «Viking» angaar, viste sig heldigvis ugrundet. Følgende aar blev nationen klar over at landets kyst laa aapen, at sjøforsvaret var forsømt, og store anstrengelser blev gjort for at rette paa forholdene.

Den utskrevne mandskapsstyrke var i 1895 øket til ca. 1200 mand. Da maatte alle 3 ekserserskibe i sving og desuten kystfor? svarsavdelinger som aaret i forveien. Den nye lov blev saaledes en automatisk løftestang for marinens øvelsesbudget. I dette aar var «nøkkene» for sidste gang utrustet til togt. De tilhørte en svunden tid, hadde «gaat igjen» altfor længe. Samme aar lagdes

Kanonbaat av 1. kl. «Frithjof». Fot Wilse.

kjølen til 2 panserskibe, tegnet paa den nye tids krav og beviset for at nationen vilde gi sit sjøvern en rimelig styrke.

De følgende aar steg mandskapsstyrken stadig og øvelsesut* rustningene maatte økes. Heldigvis kom efterhvert nyt materiel til og muliggjorde dette.

I 1896 hadde man under rekrutøvelserne to pene avdelinger, nemlig: «Viking» med «Valkyrjen» og 8 torpedobaater samt «Ellida» med 6 2. kl. kanonbaater, hvert togt av ca. 7 ukers varighet. Ekserserskibene og kadetskibet var ute som før, men «Alfen» var det nu slut med ; «Ellida» anvendtes istedet som øvel* sesskib for underofficerselevene.

De nærmest følgende aar var merkelig nok ingen torpedobaa* ter utrustet utenfor de egentlige torpedoøvelser.

Under rekrutøvelserne i 1897 anvendtes en kanonbaatsavdeling som aaret før samt «Frithjof», og dette fartøi tillikemed «Ellida» fortsatte togtet efter rekrutøvelsernes slutning.

I 1898 var panserskibene «Harald Haarfagre» og «Torden* skjold» kommet til. Ekserserskibet i Bergen blev sløifet, men til gjengjæld blev det ved Karljohansværn anvendte fartøismateriel øket betydelig, idet der dannedes en eksersisavdeling av begge panserskibe og 2 monitorer. Desuten en kanonbaatsavdeling be* staaende av 3 1. kl. kanonbaater (Frithjof», «Viking», «Sleipner») og 3 2. kl. kanonbaater. Efter rekrutøvelsernes slutning hold* tes et 1 maaneds eskadretogt med begge panserskibe samt «Frithjof» og «Viking».

En ny plan for sjøkadettenes utdannelse er nu traadt ikraft, det lange sommertogt med seilskib er sløifet, kadettogtet med

Kanonbaat av 1. kl. «Sleipner».

Fot. Wilse.

«Nordstjernen» forsvundet fra sommerens øvelser. Istedenfor dette deles sommeren mellem kanonbaatstogt, mineøvelser og et kort seilskibstogt. Overgang til fuldstændig sløifning av seilskibsut* dannelsen er saaledes begyndt. Kanonbaatstogtet utførte kadet* tene dette aar med «Viking», og til bruk under seilskibstogtet blev den lille «Alfen» atter tat til naade. Paa grund av utilstrækkelig plads ombord var «Alfen» daarlig skikket hertil og den blev da ogsaa tat i bruk mot de maritime myndigheters raad. Men øvelses* budgettet var nu kommet op i 858 000 kr., det fandtes paa* krævet at spare paa alle hold. Og da «Alfen» var billig og hadde gjort mange øvelsestogter, laa det nær at prøve den.

47 kadetter blev stuet sammen paa «Alfen», og disse i forbin* delse med med 20 underofficerselever utgjorde besætningen. Der* ved maatte kadettene i stor utstrækning delta i de almindelige skibsarbeider, og seilskibstogtet gav ikke det tilsigtede utbytte. Resultatet av dette forsøk blev at «Alfen» erklærtes ganske uskik* ket, og herfor maatte de budgetmæssige hensyn vike det føl* gende aar. I den ændrede kadetutdannelse indgik et sjøgaaende vintertogt, og hadde Stortinget sagt A, maatte det ogsaa si B. Fra høsten 1898 har vi da igjen aarlige vintertogter paa fjernere farvand, saalænge kadetutdannelsen fordret det.

«Ellida», det fremtidige seilende kadetskib, var endnu ikke færdig, og høsten 1898 sendtes «Nordstjernen» for sidste gang paa kadettogt. Den avløstes i januar 1899 av «Ellida», som der*

efter anvendtes baade til vintertogtene og til de korte sommer* togter nogen aar fremover.

Næste aar, 1899, var igjen de tre ekserserskibe utrustet til de 70 dages rekrutøvelser. Desuten var der ved Karljohansværn en eksersisavdeling av begge panserskibe, «Nordstjernen» (som ekserserskib) og en monitor.

Dertil en kanonbaatsavdeling som aaret i forveien. Kadettene utførte fra dette aar av sit kanon* baatstogt med «Sleipner». Efter rekrutøvelserne avholdtes et 1 maaneds eskadretogt som aaret før, dog med den forskjel at «Heimdal» gik ind istedenfor «Tordenskjold». Eskadren anløp Kjøbenhavn.

Styrken av utskrevne mandskaper var vaaren 1898 naadd til 1763 mand. Der gik store summer til øvelse for saa mange folk. Men under de 72 dage blev der jo forholdsvis liten anledning til at lære bruken av marinens mangeartede og indviklede materiel. «Kommandokomitéen», som var nedsat for at behandle marinens organisation, paaviste det ønskelige og nødvendige i en ændret ordning av de utskrevnes tjeneste, hvorved marinens krigsbered* skap kunde økes og marinen med saa smaa omkostninger som mulig til enhver tid holdes kampberedt, saavel hvad materiellet som personellet angaar.

Komitéens forslag blev i det væsentlige fulgt, og vaaren 1900 begynder saa den nye ordning av de utskrevne mandskapers freds* tjeneste. Det hele antal begrænsedes til vel 700 mand, der deltes i en større vaarkontingent og et mindre antal om høsten. Isteden* for korte øvelser med en overflødig mængde folk opnaaddes et halvt aars sammenhængende øvelse med et rimelig antal. Om somme* ren holdtes et større antal skibe paa togt, og utenfor denne tid hadde enkelte skibe besætning aaret rundt, den saakaldte stambe* sætning, hvorfra flere skibe i mobiliseringstilfælde kunde skaffes en stamme av øvede folk.

Den første stambesætning var den lille sikkerhetsbesætning som de vaaren 1900 mobiliserte skibe flk efter avsluttede mobili* seringsøvelser. Fra dette aar av har man igjen kun ett ekserser* skib («Kong Sverre»). Derefter fulgte denne sommer et 3 maa* neders eskadretogt med: 2 panserskibe, «Frithjof» og «Valkyrjen» samt 4 1. kl. torpedobaater. Under endel av tiden indgik ogsaa kadetskibet «Sleipner» i eskadren. Eskadrens kysttogt strakte sig til Trondhjem, desuten besøktes Kiel og Marstrand.234

Eskadren 1905 i flankeorden.

Den følgende vinter indlemmedes atter 2 panserskibe, «Norge» og «Eidsvold», i vor flaate og begge var ute paa prøvetogt. Som* meren 1901 varte eskadretogtet ogsaa i 3 maaneder. Eskadren bestod av «Eidsvold», «Tordenskjold», «Frithjof», «Viking» og 4 1. kl. torpedobaater, samt en tid «Sleipner». Foruten togtet paa kysten var eskadren i Marstrand og Nyborg.

Fra denne tid av og stadig senere har to panserskibe været under kommando med skiftning av skib hvert andet aar. De vig* tigste officers* og underofficersstillinger ombord i disse fartøier blir som regel skiftet efter 1 aars tjeneste.

For at skaffe hver kontingent av de utskrevne mandskaper sjøgaaende øvelser, gjordes nu den forandring, at der holdtes 2 eska* dretogter, 1 om vaaren og 1 om høsten, hvert av ca. lVs maaneds

Panserskibet «Eidsvold». Fot" Wl se'TOGTER OG ØVELSER

Fot. Wilse.

Eskadren 1905 i Hankeorden.

varighet. I dette og de nærmeste aar bestod vaareskadren av 2 panserskibe og 4 torpedobaater, høsteskadren av 2 panserskibe, 1 1. kl. kanonbaat, 4 1. og 4 2. kl. torpedobaater. I høsteskadren indgik ogsaa kadetskibet.

Eskadretogtene foregik væsentlig paa kysten. Dog var i 1904 vaareskadren i Inverness og høsteskadren i Hamburg.

Fra 1901 indgaar befalsøvelser som særskilt led i øvelserne. Dette og de følgende aar var «Heimdal» utrustet i dette øiemed i ca. 3 uker til farvandsbefaring, strategiske og taktiske studier av forskjellige kystavsnit. I 1908 benyttedes de utrustedede torpedo* fartøier til befalsøvelser og fra 1909 har disse øvelser været drevet

I kommandotaarnet Fot. Wilse,

paa «Harald Haarfagres.274 NORGES SJØFORSVAR 1814-1914.

I «Tordenskjolds» kjelerum. Fot. Wilse.

like før og i tilknytning til sommereskadretogtet, uten at særskilt skib har været utrustet i dette øiemed.

Planen for kadetutdannelsen er nu atter ændret noget, idet seilskibe helt er sløifet. «Ellida» var paa sit sidste Middelhavs?

I «Tordenskjolds» maskinrum

Fot. Wilse.TOGTER OG ØVELSER

237

Undervandsbaat A 1. Klar til dykning.

og kadettogt vinteren 1903—04. Det er sidste gang seilskib er anvendt i vor marine. Sommeren 1904 var kadetterne den hele tid paa «Sleipner», og de kadetter som planmæssig skulde ha vintertogt, fik dette med panserskibet «Tordenskjold».

I 1905 var utrustningene i forholdenes medfør ganske ekstra* ordinære. Allerede tidlig paa vaaren var en division paa 2 1. og 2 2. kl. torpedobaater utrustet, senere «Heimdal», en pan* serskibsavdeling, bestaaende av de 4 panserskibe, og en torpedo* baatsavdeling, bestaaende av «Valkyrjen» og endel torpedobaater; antallet varierte noget til de forskjellige tider. Ut paa høsten ut*

A 1. Dyk.238

NORGES SJØFORSVAR 1814-1914.

Styr ret paa fienden.

rustedes marinens øvrige skibe, der alle var under kommando ca. 1 maaned. Panserskibstogtet sluttet først midt i oktober.

Det følgende aar avholdtes intet vaareskadretogt. Panser* skibene gik enkeltvis. En kort tid var en eskadre samlet i Trond* hjem under kroningen. Høsteskadreøvelser avholdtes som før.

I 1907 sendtes for første gang et panserskib paa oversjøisk togt. Efter sterkt paatryk fra skibsfartsinteressert hold blev «Harald

Haarfagre» sendt til det store stevne paa Hampton Roads, og togtet utstraktes ogsaa til Mellem*Amerika og Vest* indien. Dermed bortfaldt eskadretogtene det aar. Om høsten deltok det hjemme* værende panserskib i øvelser sammen med torpedobaats* avdelingen.

Kadetskibet «Sleipner»s togt dette aar indstilledes, idet ka* dettene sendtes med paa Åme* rikatogtet.

1908 forløp normalt med vaar* og høsteskadretogt. Den* ne gang var vaareskadren i

Hydroaeroplanet «Start».utlandet med an? løp av Kiel og Libau. «Sleipner» gjorde da sit sidste togt som kadet? skib. Denne tje? neste blev aaret efter overtat av «Frithjof».

Det til denne tid gjældende tids? punkt for de ut?

skrevne mand? skapers fremmøte og hjemsendelse

virket meget generende paa sommerøvelserne. Istedenfor at la dem møte 15. januar og 15. juni fastsattes derfor fra 1909 av 1. mai og 1. november. Dermed fik man én sommer? og én vinterkontingent. Dette medførte en omlægning av øvelserne, og dermed kom man til den ordning som endnu følges.

I 1909 om vaaren gik panserskibene enkeltvis med anløp av en utenlandsk havn hvert, Sheerness og Helder. Senere forenedes de til befalsøvelser og eskadretogt sammen med torpedoskolens fartøier, og denne ordning

fulgtes ogsaa 1910.

Vinteren 1909—10 var vor første undervandsbaat («Kobben» eller Al) indlemmet i flaaten og hadde drevet sine øvelser hele tiden. I sommereskadren 1910 indgik to nye fartøistyper, nemlig undervandsbaaten og en jager («Draug»). Med «Kobben» fulgte dens moderskib, kanonbaat av 2. kl. «Tyr». Naar alle disse var forenet, frembød denne eskadre en efter vore forhold anselig styrke: 2 panserskibe, 1 1. kl. kanonbaat, 2 jagere, 10 torpedobaater og 1 undervandsbaat med moderskib, ialt 17 skibe.1

Mens stambesætningsøvelserne om vinteren de første aar var stilleliggende, har panserskibene de senere aar været under gang paa kysten endel av tiden, og fra 1911 har de dannet en avdeling med øvelser i februar og mars. I 1912 utvidedes avdelingen til

1 I 1912 fik marinens materiel endnu en ny type i flyvemaskinen «-Starfo, som i aarets løp omdannedes til flyvebaat (hydroaeroplan). Den har en kort tid deltat sammen med skibene under øvelser, og disse moderne apparater vil bli av største betydning for efterretningstjenesten.

Rengjøring. Fot- Wilse.

Fordækket paa «Harald Haarfagres.240

ogsaa at omfatte torp'edobaater, og denne ordning er optat som en del av de planmæssige øvelser fra vin? teren 1913-14.

Ved den i 1900 foretagne foran? dring i utskrivnin? gen til orlogs gik en stor del av de vernepligtige fri al fredstjeneste. Det? te forhold er nu forandret, og disse folk faar 3 maaneders utdannelse paa «Kong Sverre» for at kunne nyttiggjøres ved mere lokalt kystforsvar, til mine? og bevogtningstjeneste. Første gang var vaaren 1912. Iaar — 1914 — foreslaaes dette atter ophævet.

Øvelserne er for tiden ordnet saaledes:

I slutningen av april maaned sendes vinterbesætningen hjem fra panserskibene, og umiddelbart derefter mottages sommerkon? tingenten. De av disse folk som ikke skal benyttes paa panser? skibene, sendes ombord i «Kong Sverre», der senere avgir dem til kadetskibet og torpedofartøiene. Desuten embarkerer paa «Kong Sverre» den del av de utskrevne som kun skal ha 3 maa? neders fredstjeneste. Paa denne tid begynder torpedoskolens kur? sus iland og skyteskolen for kanonskyttere (se nærmere under avsnittene herom).

Kadetskibets togt begynder omkring midten av mai. Den første maaned anvendes til øvelser ved Karl Johansværn med dampbaatsmanøvrer o. lign. Forøvrig drives paa alle skibe rekrut? øvelser (enkeltmandsutdannelse).

Omkring slutningen av juni utrustes torpedobaatsavdelingens fartøier. De driver en tid øvelser paa egen haand, og gaar senere ind i eskadren. Denne, bestaaende av panserskibene og nogen torpedobaater (utenom torpedoskolen), gaar først paa befalsøveiser. Senere forsterkes den med torpedobaatsavdelingen, en jager og undervandsbaater med moderskib samt kadetskibet. JTiden anven? des til eksersis, taktiske evolutioner, skyteøvelser og krigsøvelser.

Middagshvil.

Fordækket paa «Harald Haarfagres.

Fot. Wilse.

Ved flagskibet: «Hent ordre».

Eskadren slutter midt i september, fra hvilken tid panserskibene gaar over til skyteskolen for befal. De øvrige

fartøier fortsæt* ter med sine specialøvelser til slutningen av september.

I oktober maaned driver panserskibene stambesætningsøvelser og avgir besætning til mineutlæggeravdelingen. Sommerkontin* genten sendes hjem i slutningen av maaneden og vinterkontingen* ten kommer ombord omkring 1. november. Over nytaar er disse færdige med sine rekrutøvelser og avdelingstogtet, hvori indgaar 4 torpedobaater, begynder. Derefter driver de i april maaned stambesætningsøvelser, og vinterkontingenten hjemsendes.

Aaret rundt er saaledes halvdelen av panserskibene utrustet. Av torpedobaater er i aarets løp nu omtrent halvdelen av det hele antal utrustet til øvelser. Hittil har vi kun hat én undervandsbaat, som fraregnet en kortere eftersynsperiode om aaret stadig har været under kommando, et forhold som formentlig vil bli fortsat ogsaa naar styrken økes. Ti jo mere indviklet materiellet er, desto nød* vendigere er det stadig at holde det i virksomhet.

Marinens aarlige øvelsesbudget er nu ca. 1 million kroner. Her skal bemerkes at siden 1895 har vedlikeholdet av de til togt utrustede skibe indgaat i øvelsesbudgettet.

At marinens krigsberedskap er steget i høi grad i den senere tid, særlig siden stambesætningenes indførelse, er indlysende. Et

svakt punkt i sy* stemet haves nu i den tid da kon* tingentene skifter. Ved at forlænge øvelsestiden til 1 aar med bibehold av to fremmøte* terminer vil denne mangel rettes, like* som effektiviteten i flere henseender derved vil økes i høi grad. For* haabentlig bringer 1914 denne for* andring.1

Kadetskibet er nu det eneste skib som regelmæssig gjør et kort uten* landstogt. Ellers foregaar øvelserne saagodtsom ude* lukkende paa vor egen kyst. Kun én gang i de senere aar — i 1907 — har krav fra sjøfartskredser tvunget et panserskib paa oversjøisk togt. At saadanne togter er et gavnlig led i besætningenes sjømandsmæssige utdannelse, er utvilsomt. Likeledes maa dette efter uttalelserne dengang da «Harald Haarfagre»*togtet kom istand, antages at ha stor betyd* ning for vor handelsflaate.

Vintertogtene paa fremmede farvand er forsvundet. Selv om sommeren er det som regel kun ett skib som besøker utenlandske havner, og da blot de nærmeste. Den utvikling, den friske impuls som fremmede steder og forhold gir, er borttat. Og den er i høi grad ønskelig for en marines sunde utvikling.

I forbindelse med øvelsestogtene har marinens skibe ved flere anledninger repræsentert Norge under forhold hvor en sjøfarende 1 Fastsat av Stortinget 2. april 1914.

Paa «Harald Haarfagres: Vedetbaat ut.

Landstigning. Fot- H- Abel-

nation av Norges rang vanskelig kunde la være at møte, og saa?

dant maa ske ved krigsskibe. Av mere bemerkelsesværdige an?

ledninger skal nævnes:

I 1826 korvetten «Alsen» i St. Petersburg ved keiser Nikolaus I's kroning,

i 1869 korvetten «Nordstjernen» tilstede ved Suez?kanalens høi? tidelige aapning,

i 1873 fregatten «St. Olaf» i Trondhjem ved kong Oscars Ii s kroning,

i 1874 korvetten «Nordstjernen» i Reykjavik ved Islands tusen? aarsfest,

i 1895 «Viking» og «Sleipner» tilstede ved Keiser Wilhelm?kana? lens aapning,

i 1897 «Frithjof» ved flaaterevuen paa Spithead (dronning Victo? rias 60?aars jubilæum),

i 1901 «Norge» i Kjøbenhavn 2. april, 100?aarsdagen for slaget paa reden,

i 1902 «Norge» ved flaaterevuen paa Spithead (kong Edward VII's kroning),

i 1906 eskadre («Norge», «Tordenskjold», «Sleipner» og «Heim? dal») ved kong Haakon VII's kroning i Trondhjem,244

i 1907 «Harald Haarfagre» ved flaaterevuen paa Hampton Roads (250 aar siden første engelsktalende kolonisters indvandring), i 1910 «Eidsvold» ved flaaterevuen paa Spithead (kong Georg V's kroning).

TOGTER I SPECIELLE ØIEMED

Foruten hvad der tidligere er nævnt har enkelte togter kun hat specielle hverv, eller saadanne er utført i forbindelse med togtene.

Saaledes utførte enkelte av kanonbaatene længe opsyns* tjeneste under fiskerierne saavel ved Søndmør som paa Fin* markskysten.

I 1893 blev kadetskibet «Nornen» sendt til Ishavet, efter an* dragende fra Sæl* og Bottlenoseforeningen, for at bringe post og lægehjælp til fangstfartøiene. Gamle «Nornen» var litet skikket til denne tjeneste, og øvelserne led under de ugunstige forhold. De følgende aar anvendtes «Heimdal» til dette togt, som varte ca. 3 uker. Marinen utredet kun delvis utgiftene hertil. I 1900 utstraktes togtet baade til Vest* og Øst*Ishavet over en tid av 9 uker.

«Heimdal»s sidste ishavstogt var i 1902. Den skulde ogsaa været der i 1903, men blev istedet sendt til Finmarken i anled* ning av urolighetene deroppe paa grund av hvalfredningsspørs* maalet. Den avløstes da senere paa sommeren av «Frithjof».

De senere aar har en tid et opsynsskib været stationert paa Finmarkskysten. Til vort landomraade hører nemlig ogsaa det saakaldte sjøterritorium, et vandbelte som strækker sig 4 kvart* mil utenfor ytterste skjær ved lavvande. Indenfor dette omraade har vi pligt og ret til opsyn. Det har vist sig at fremmede traw* lere har luret sig til at fiske der, og siden vaaren 1908 har «Heim* dal» hvert aar været deroppe ca. 4 maaneder under den vigtigste fisketid. Ifjor (1913) blev opsynstjenesten utvidet betydelig paa grund av trawleres nærgaaenhet. «Heimdal» var der som vanlig fra januar til juni, og den maatte ved hjemkomsten underkastes kjelereparation. I september sendtes «Valkyrjen» avsted, og den blev efter en maaneds forløp avløst av transportskibet «Farm», hvis tjeneste varte til 16. mai 1914, da den avløstes av «Heimdal».

Da opsyns* tjenesten som togt betragtet ikke kan sies at være av samme værdi som mari* nens almindelige øvelser, belastes kun endel av dennes kostende flaatebudgettet.

De mange forlis paa vor kyst om vinteren ønskeliggjorde et redningsskib, og i 1892 var «Heimdal» ute paa et 3 maane* ders rednings* togt. Det sam* me var tilfældet de følgende aar, sidste gang 1895. At ett skib litet

kunde utrette paa vor lange kyst, er selvsagt, men endel rednings* arbeide lykkedes det dog «Heimdal» at utføre. Da rednings* væsenet blev bedre organisert og redningsskøiter kom til, ind* stilledes Heimdalstogtet. Dette skib har senere i høstmaanedene ligget klar ved marinens hovedstation paa kort varsel. Og nogen ganger i de sidste aar, som under julen 1907 og likeledes 1911, har den været utsendt paa korte redningsekspeditioner.

Til utførelse av kartlægnings*(sjømaalings*)arbeider ved Spits* bergen var transportskibet «Farm» utrustet i 1909 og 1910 om sommeren (i forbindelse med ritmester Isachsens ekspedition).

Havforskningsarbeider utførtes med kadetskibet «Frithjof» sommeren 1910, idet der blev tat snit over Atlanterhavet fra Irland mot Grønlands sydspids, derfra til Island og videre til Shetlandsøerne. Fra sidstnævnte sted blev tat et snit over Nord* sjøen til Bergen.

«Alfen» med mandede rær.246

Eskadren 1905. F°*- Wilse.

Endelig kan anføres at til hjælp efter Aalesunds brand vin* teren 1904 sendtes «Heimdal» og «Nordstjernen» derop, medfø* rende proviant og klær. «Nordstjernen» blev liggende der i flere maaneder som losjifartøi og kokeri.

MOBILISERINGSØVELSER

For at bringe paa det rene materiellets effektivitet og hvorvidt de opgjorte planer for materiellets klargjøring og personellets frem* møte virker tilfredsstillende, utføres øvelsesmobiliseringer. Der har derfor i de senere aar i almindelighet været avsat en sum hertil, og saa er der avholdt mobilisering engang imellem naar et rime* lig beløp til dette øiemed har kunnet disponeres. Ti skal effekti* viteten prøves, maa der holdes ialfald nogen dages øvelser, og dette i forbindelse med den kostbare oplægning efterpaa kræver store beløp naar en rimelig styrke skal klargjøres. Og kun der* ved opnaaes en virkelig prøve paa systemet. Tidligere er omtalt endel større utrustninger under ekstraordinære forhold. Her skal anføres de senere aars øvelser av denne art.

Høsten 1895 mobilisertes «Viking», «Sleipner», «Heimdal», 3 2. kl. kanonbaater og monitoren «Thor» samt mineutlægningsfar* tøier vedkommende Kristianiafjorden.

I april 1898 mobilisertes «Valkyrjen» og samtlige torpedobaa* ter (3 1. kl. og 12 2. kl. baater).

Vaaren 1900 mobilisertes «Harald Haarfagre», «Tordenskjold», «Frithjof», «Viking», «Valkyrjen», 4 1. kl. torpedobaater og «Heimdal». Denne sidste øvelse angik baade Karljohansværn og Marviken, mens de andre kun har angaat førstnævnte station.

Endelig mobilisertes i februar 1912 de i Bergen oplagte tor* pedobaater, hvorav endel fortsatte avdelingstogtet sammen med panserskibene.

Efter de erfaringer som hver gang vindes, forbedres systemet, saa vor flaate hurtigst mulig kan sættes paa krigsfot.

SKYTEUTDANNELSE •

I de første decennier av det her omhandlede tidsrum undergik skytset liten forandring, og materiellet var meget enkelt. Men det var tungvint, krævet ved betjening mange mand og haandgrep. Skyteutdannelsen foregik omtrent udelukkende paa togtene som kanonvis skiveskytning, og reglerne for hvad der i saa henseende skulde foretages, var længe ikke synderlig bestemte.

Eksempelvis skal nævnes at kadettene omkring 1850 blev til* staat ett skarpt skud med batterikanoner aarlig samt nogen faa skud med haandvaaben. At dette er for litet til opnaaelse av færdighet som skytter, tør være indlysende. Men det er jo heller ikke officerenes opgave at indsigte og avfyre skytset. Hvad de maa lære, er at lede skytningen, og skolemæssige øvelser med dette for øie lot længe vente paa sig, hos os som andre steder.

Mens dette var det vordende befals utdannelse i skytning, viser det sig at Sjømilitære korps' konstabler indtil 1860 ikke hadde fastsatte øvelser i skarpskytning. Og det var disse folk som skulde være skyttere ved kanonene. Fra 1860 blev det bedre, om aaret skulde da en helbefaren konstabel skyte 2 skud, de øvrige 1 skud med kanon. Hertil kom 10 skud med gevær, 3 med pistol og 2 med revolver. Den femtedel av konstablene som skjøt bedst, fik desuten 5 skud ekstra med gevær. Der var tvil — og det synes berettiget — om ikke heller den daarligste femtepart burde faa tillægget. Men de bedste fik det, det opfat* tedes som præmie.248

I 1867 sees spørsmaalet om skyteutdannelsen drøftet i Sjømili* tære Samfund, og der anførtes de nedenstaaende

tal vedkom* mende kadetskibets kanonskytning de sidste aar:

1863 1864 1865 1866 1867

Samlet antal skud

for kadetter og konstabler:

med batterikanon..... 62 50 49 211 68

med baatkanon.....— — — 44 —

Da de almindelige regler for skarpskytning var de samme under disse togter, viser denne opgave hvor løse bestemmelserne var.

De vernepligtige mandskaper fik paa denne tid ingen øvelse i skytning. Haandvaabenskytning indførtes for dem først da ekser* skibstogtene begyndte.

Skyttere trænger skytning for at utdannes. Men der kan an* vendes mange nyttige, billige forøvelser, inden skarpskytningen med kanoner utføres, hvorved utbyttet av den sidste blir saa meget større. Nutidens skyteutdannelse bestaar i en skridtvis opbygning fra salongammunition til kanonens virkelige ladninger. Paa den tid var hjælpemidlene i den retning faa, øvelsesapparatene manglet.

I Sjømilitære Samfund sees dengang i forbindelse med spørs* maalet om skyteutdannelsen omtalt et «engelsk projekt», «efter hvilket man fæstet et geværløp til kanonen, ekserserte med og rettet denne, men avfyrte geværet». Denne idé (anvendelsen av kanongeværet) fik ingen god mottagelse. Fra artilleristisk hold blev den endog bekjæmpet. Det varte dog ikke længe inden ytre kanongevær indførtes.

Der fremkom ogsaa forslag om præmieskytning med penge* præmie, «da dette vilde være en sterk spore for vore slet avlagte folk». 40 aar skulde gaa hen inden dette indførtes som fast led i skyteutdannelsen.

Likeledes nævntes det ønskelige i at der engang imellem var adgang for officerene til eksersis og skytning med nyere skyts.

Angaaende utviklingen fremover faar det være tilstrækkelig at nævne enkelte holdepunkter.

I 1871 holdtes den første skyteskole. Den angik imidlertid kun haandvaaben, og der hengik 20 aar til næste skyteskole. Da, i 1891, blev endelig en kanonskyteskole sat igang.

At skyteutdannelsen ikke har optat særlig meget av tiden paa togtene i det mellemliggende tidsrum, fremgaar av en diskussion som førtes i Sjømilitære Samfund i 1882. Der fremsattes forslag

Eksersis paa «Alfen».

til et almindelig program for tidens anvendelse paa et 6 ukers avdelingstogt. I dette opføres :

4 øvelsesdage til kanon? og geværeksersis samt landstigning, 2 — » kanonskytning,

1 — » geværskytning,

og her er hat for øie at skaffe mest mulig skytning som noget av det vigtigste. Der oplyses i denne forbindelse at paa en 2. kl. kanonbaat i avdeling under 62 dages togt anvendtes: 4V2 øvelsesdag til kanoneksersis og IV2 — » kanonskytning, hvortil kom eksersis under krigsøvelser.

I 1890 fremkom i Sjømilitære Samfund et forslag om følgende særøvelser:

Stabsøvelser paa kysten.

Artilleri og torpedoskyteskoler.

Infanterieksersisskoler.

Av uttalelserne fremgaar at man paa flere hold følte sterkt savn i disse retninger.

Aaret efter, i 1891, blev som før nævnt sat igang en skyte?250

Eksersis ombord i et panserskib. Fot- p- Alstrups Kunstforlag.

skole med nyere skyts. Den var underlagt «Desideria» og varte fra og med 19. til og med 30. mai. Til skolen var knyttet en 2. kl. kanonbaat og en «nøk» til utførelse av skyteøvelser.

Lignende kurser hadde man ogsaa i de to følgende aar. De var jo ganske korte og gik væsentlig ut paa at utdanne instruk* tører i materiel. Litt skytning blev utført, men tiden var altfor knap til at opnaa noget helt, og det til disposition staaende mate* riel var jo heller ikke førsteklasses.

I skyteinstruksen av 1894 findes en veiledning i indskytning. Men det varte længe inden systematiske øvelser i den retning blev tat op.

Efter nogen aars stans holdtes skyteskole igjen i 1898 og denne gang efter et betydelig utvidet program, med 2 ukers øvel* ser iland og 2 uker ombord i «Frithjof». I skolen deltok baade officerer og underofficerer, og øvelserne gik væsentlig ut paa at utdanne instruktører i materiel og ledere av skyteøvelser.

I 1899 og 1900 var skolen ordnet paa samme maate. Næste aar, 1901, anvendtes «Tordenskjold», og da blev saavidt vites for første gang drevet planmæssige indskytningsøvelser. Naturligvis hadde man ogsaa tidligere skutt sig ind mot maalet, men den

mere metodiske anvendelse av den modificerte gaffelskytning kom først dette aar til anvendelse. Imidlertid var der adskillige van? skeligheter for opnaaelsen av en god ildledelse, idet gode ordre? føringsanordninger savnedes og kanonbesætningenes utdannelse endnu ikke var særlig god.

Allerede i forladekanonenes tid var man begyndt med ytre kanongevær som øvelsesapparat. I bakladeskyts blev kanongevæ? ret sat ind i kanonen, og for sværere skyts gik man op til 37 mm. kaliber for det indsatte løp. I lang tid var dette samt den «badiske skive» (en flytbar sigteblink) de eneste specielle øvelses? apparater ved kanonene. Skarpskytning med kanonenes egentlige ammunition utførtes sparsomt, og som maal anvendtes: ved skoleskytning en ballongskive av ca. 1 m. diameter, altsaa nær? mest kun et sigtepunkt og » fegtningsskytning et skjær.

Til avstandsbestemmelse hadde man daarlige hjælpemidler, først med panserskibene flk man Barr & Strouds avstandsmaaler. Be? dømmelsen av skytningen berodde tidligere væsentlig paa skjøn, og man visste ikke hvad man i virkeligheten kunde præstere.

I 1902 holdtes ogsaa kanonskyteskole, igjen paa «Frithjof», forøvrig ordnet som aaret før. Dette aar begyndte Sjømilitære korps med skyteskole iland. Det var sigteøvelser og kanongevær? skytning i forholdsvis beskeden maalestok, men allikevel et skridt fremover, en god støtte for de øvelser soin fortsattes ombord.

I 1903 og 1904 avholdtes ingen skyteskole. Av budgetmæs? sige hensyn fandt departementet — mot sjømilitære myndigheters forslag — kun at burde foreslaa skyteskole hvert andet aar, og dermed blev denne høist paakrævede skole sløifet i en tid da marinen hadde faat saa meget nyt artillerimateriel. I 1905 be? gyndte en skyteskole, men kun for at opløses efter en ukes for? løp. Anden tjeneste nødvendiggjorde skolens ophør.

Under de første aar av aarhundredet hadde skyteutdannelsen tat et sterkt opsving i England, og den øvrige maritime verden fulgte med spændt opmerksomhet arbeidet der. Enkle og instruk? tive øvelsesapparater var bragt i anvendelse og særskilte prøver anordnet for at bringe paa det rene kanonskytteres og betjenings? mandskapers dygtighet. Disse metoder i forbindelse med kanon? skytterprøver med præmier bragte i kort tid skytefærdigheten raskt i veiret.

Hos os blev efterhvert anskaffet specielle sigteapparater, lade?252

maskiner og ytre kanongevær med svingskiver. Utdannelsen gik herefter ut paa træning av specialister ved kanonene. Der var særøvelser for sigtere og sigtestillere, for ladere og mekanisme* skjøttere. Paa den maate kunde færdigheten bringes op. Ved saa at utvide skyteøvelserne betydelig og ved bedre indre kanoner — av indtil 47 mm. kaliber (og for vore nyeste skibe endog 76 mm.) — kunde selv paa større avstande opnaaes gode resul* tater og drives hensigtsmæssige øvelser i lldledelse og fegtnings* mæssig skytning.

Med den tidligere ballongskive lot man sig let forlede til at bedømme skytningen for gunstig. Nu gik man over til skytning paa skive, hvor kun træf gjaldt. Bedømmelsen blev skarpere, der krævedes mere.

For at anspore kanonbesætningene og samtidig faa et indtryk av deres værd indførtes kanonskytter pr øv er. De anvendtes første gang fra «Eidsvold» høsten 1908 og har fra 1909 været en fast del av skyteøvelserne. Ogsaa i instruksen av 1894 er præmieskyt* ning med kanoner anført, men kun som en mulig ekstraordinær øvelse og med temmelig løse regler.

Nu foregaar denne skytning efter nøiagtige regler mot bestemt skivestørrelse med fastsat avstand og fart og med bestemt tid (eller høieste skudantal) for skytningen. Det blir en konkurranse for alle kanoner av samme slags paa samtidig utrustede fartøier, og'den underkastes en upartisk bedømmelse. Hver mand skyter paa sin skive, og kun træf tæller. Og det er ikke alene skytteren som faar præmie, ogsaa hver av besætningen ved den vindende kanon erholder et pengebeløp, i forhold til kanonens størrelse. Ti det gjælder at faa flest mulig træf i kortest tid, og da maa alle ved kanonen gjøre sit bedste.

Efter 1905 har der hvert aar været skyteskole. Vaaren 1909 utvidedes den til ogsaa at omfatte utdannelse av kanonskyttere, idet det førnævnte kursus ved Sjømilitære korps blev overtat av skyteskolen. Samtidig blev dette kursus betydelig mere om* fattende.

Foruten disse skyteskoler drives ogsaa paa de utrustede pan* serskibe vaar og høst skyteskoler for de bedst egnede blandt ut* skrevne matroser.

Skyteskolen for befal er i de senere aar utvidet til l'/s maa* ned, hvorav 1 maaned iland og Vs maaned ombord paa to pan* serskibe.

Foruten at ut* danne instruktø* rer og ledere av skyteøvelser læg* ges særlig vegt paa at utdanne ildledere. Ved forbedrede or* dreføringsanord* ninger og vel ut* dannede kanon* besætninger kan nu utstrakte øvel* ser i fegtnings* mæssig ledelseav ilden drives med gode resultater.

Til fegtnings* skytning er i de senere aar an* vendt en stor skive, anbragt paa en lægter,

og de sidste par aar er skytningen altid utført mot slæpt skive. Foruten fegtningsskytning paa langt hold med svært skyts av* holdes ogsaa skytning nat som dag med litet skyts til øvelse i at avslaa torpedobaatangrep. For alle fegtningsmæssige skytninger opstilles specielle opgaver som kræver en viss manøvre med far* tøiet og fastsætter en bestemt tid for skytningen.

De mange nye ting og det store materiel, som krævet bear* beidelse for at utnytte vundne erfaringer, gjorde det nødvendig at etablere skyteskolen som en fast institution, i virksomhet aaret rundt. Til opnaaelsen av dette flk skyteskolen høsten 1910 en stadig tjenstgjørende chef, som er raadgivende og inspicerende for alle kanonskyteøvelser paa utrustede skibe.

Skyteutdannelsen kommer nu i første række paa togtene. Den kræver lang tid og meget arbeide, men tar ogsaa interessen fangen og egger til kappestrid.

De mere omfattende skyteøvelser har selvsagt fordret et bety* delig større ammunitionsforbruk end tidligere. I 1904—05 bevilge*

Fegtningsskytning.254

Torpedoutskytning.

des kr. 50 000,00 hertil, aaret efter

var det kr. 80 000,00 og i de sidste aar har kr. 120000,00 været bevilget. Og det er vel anvendte penger, ti skyte* færdigheten i marinen har ste* get i et endnu sterkere forhold end disse beløp.

MINE, OG TORPEDOØVELSER

Fra 1876 indgik torpedoøvelser — øvelser med passivt mine* materiel — i de aarlige togter. Korvetten «Alfen» anvendtes som losjiskib det første aar. Øvelserne gik ut paa miners klargjøring, utlægning og optagning samt stationstjeneste, nat som dag. Elektrisk farvandsbelysning benyttedes ogsaa da for første gang hos os. En liten anekdote i denne forbindelse maa være tillatt. Da lysstraalerne blev sat paa Drøbaks kirke der benyttedes som orienteringspunkt, vakte dette stor bestyrtelse i byen. Der blev straks slaat brandalarm, og hele Drøbak kom paa benene. Dog, man slåp med skrækken, samledes paa Kirkebjerget og ropte hurra for det vidunderlige lys.

Efter en del overlægninger blev det nye vaaben, ogsaa fæst* ningenes mineforsvar, i 1877 underlagt marinen. Fra da av an* vendtes «Nidaros» som losjiskib, og den samling av smaafartøier som medsendtes dette fartøi, vokste aar for aar og antok tilslut ganske imponerende dimensioner, hvad antallet av kranfartøier, kabelbaa* ter m. v. angaar. I 1877 kom ogsaa øvelser med whiteheadtor* pedoen til, og hvert aar fremover indtil 1894 avholdtes øvelser samtidig med saavel aktivt (torpedoer) som passivt minemateriel. Disse mineøvelser varte i ca. 7 uker.

Forholdene i 1885 præget ogsaa torpedoøvelserne, saa de blev drevet med et ualmindelig stort antal fartøier.

Foruten disse mine? øvelser avholdtes til sine tider specialkurser i tor? pedovæsen, saaledes:

I 1887 et kursus i aktivt torpedomateriel av 1 ukes varighet, i 1891 og 1892 et ca. 12 dages kursus ombord i «Desi? deria».

I 1893 var længden av dette særkursus for? doblet, og det var under? lagt bestyreren av tor? pedovæsenet.

Aaret efter adskiltes de aktive og passive torpedoøvelser. Mens «Nidaros» med tilbehør fortsatte øvelserne med passivt materiel (miner), var en avdeling bestaa? ende av 1 2. kl. kanonbaat og 4 torpedobaater utrustet for sig til torpedoøvelser. Øvelserne varte i 7 uker og foregik dels som undervisning iland, dels omhord i og ved Karljohansværn.

Fra 1896 var «Valkyrjen» chefsskib for denne avdeling, som fortsattes med samme fartøisantal til og med 1899.

I 1899 var «Nidaros» ute for sidste gang i marinens tjeneste. De nærmest foregaaende aar var øvelserne med passivt minemateriel

øket adskillig, idet de holdtes paa flere steder samtidig, til? dels med hvervet stedlig mandskap. Det ovennævnte aar paagik instruktions? kurser for det nye personel, som fra nu av skulde overta det faste minefor?

Cheferne samles til raadslagning.

Torpedobaater under marsj i kileformation.256

svar, idet dette da helt overgik til det nyorgani* serte kystartilleri.

I 1900 og de nærmeste aar derefter avhold* tes 4 ukers tor* pedoskole om vaaren. Foruten instruktion i tor* pedoer m. v. blev ogsaa drevet tor* pedoskytning fra

torpedobaater. De deltagende officerer tjenstgjorde paa høst* eskadren.

Fra 1906 indførtes den forandring at chefen for torpedoskolen ogsaa var chef for torpedobaatsavdelingen, og instruktørene fort* satte som divisionschefer. Det blev saaledes torpedoskole hele sommeren, og dette har efterhvert antat fastere form. Antallet av deltagende torpedobaater har variert mellem 8 og 10. Øvelserne i torpedoskytning er i den senere tid blit drevet ikke alene mot slæpt skive, men ogsaa mot torpedobaat eller andet fartøi som maal, hvorved man kommer virkelige forhold saa nær som mulig. Ved kun at la torpedobaatsavdelingen indgaa i eskadren under krigsøvelser, men forøvrig arbeide selvstændig med

angreps* og skyteøvelser op* naaes betydelig større utbytte av torpedoskolen, som nu strækker sig over ca. 4 Va maaned. Hvad der endnu mang* ler, men som formentlig kan ventes med det

Klar til utlægning.

Mineutlæggere.

Flagheisning.

Fot. Wilse.

første, er at denne vigtige skole, som hver sommer indtar en bred plads i marinens øvelser, faar sin faste chef, blir en institution som arbeider aaret rundt. Derved vil vundne erfaringer bedst ut* nyttes, skolen bli av end større betydning.

Fra 1911 av er atter mineøvelser kommet ind blandt marinens togter, men nu angaar disse ikke længer det stationære minefor* svar. Det er de tilfældige sperringer og blokademiner som nu beskjæftiger marinens folk, og øvelser med dette materiel holdes 1 maaneds tid hver høst med det til dette fordelte personel og med en avdeling paa 3 mineutlæggere (omdannede 2. kl. kanon* baater).

SJØFORSVARETS OPGAVER OG FLAATEPLANER.

1814-1833.

Krigen 1807—14 maatte naturlig hos den dalevende slegt efter* late en dyp erkjendelse tor nødvendigheten av et sterkt sjø* forsvar. Paa den ene side stod foruten krigens sidste aar mindet fra 1807—09 da «engelske krydsere stængte hver havn», saa omtrent al skibsfart og handel stanset, og der blev mangel paa levnets* midler, arbeidsløshet, nød og elendighet. Paa den anden side motsætningen under licensefartens tidsrum fra 1810—13 med dens store rørelse og virksomhet. Penger strømmet ind i overflod, og der var velstand og glimrende tider indtil skibsfarten igjen blev hemmet og hindret i 1813. At bygge et saa solid sjøvern at handelsforbindelsen med utlandet kunde være sikret i fremtiden, stod derfor som en av selvstendighetens første opgaver. Dette flk ogsaa sit uttryk i den flaateplan der blev fremlagt i 1816. Der skulde for det første bygges 8 linjeskibe og 12 fregatter, hvilken styrke forutsattes betydelig forøket, naar gunstige kon* junkturer indtraadte, saa f. eks. linjeskibenes antal skulde bli 20. Det fremgaar herav at hovedvegten blev lagt paa store sjøgaaende fartøier, idet krigen hadde vist at beskyttelse av handelsflaaten evnet de smaa kanonbaater ikke.

Man forbauses uvilkaarlig over at der under de vanskelige økonomiske kaar hvori nationen var stedt, kunde formuleres et saa formidabelt flaateprogram. Det beviser imidlertid hvor sterkt man følte faren for landets bestaaen ved at den oversjøiske handel blev avbrutt. Dette hensyn forklarer ogsaa det votum som den store forretningsmand, Eidsvoldsmanden Jacob Aall, avgav paa stortinget i 1816 ved behandlingen av arméens størrelse: «Endelig

fortjener det at lægges merke til,» skrev han, «at kraften til at reise vores aldeles tilintetgjorte sjømagt svækkes jo mere vi an* strenger os for landmagten. Betragter vi landets beliggenhet, vigtigheten av dets handel og skibsfart, saa har vi vel aarsak med vore fædre at anse vort søværn som en hovedsag, og hvorfra skulde vi hente midlerne til disse omkostningers bestridelse, naar vi ødsler kræfterne paa mindre nødvendige forsvarsmidler . . . . Mig

forekommer det,» sluttet han, «som man henvender sin op* merksomhet paa det mindre vigtige og forsømmer det mere vig* tige forsvar.» Likeledes uttalte admiral Fabricius ved Sjøkadet* institutets aapning i 1817: «Eftersom handelen økes, maa ogsaa midlene til at beskytte den økes.»

Den første konsekvens av denne flaateplan var at der maatte søkes efter ny orlogshavn, da Fredriksværn var for liten. Komis* sionen stemte principalt for Horten, som ogsaa blev valgt. Mot dette valg reiste der sig straks flere indvendinger, og følgen var at der blev nedsat en ny kommission i 1818. Denne kom dog enstemmig til samme resultat, og den indstillet at flaatens størrelse burde søkes bragt op til: 20 linjeskibe, 16 fregatter, 32 brigger samt en skjærgaardsflaate bestaaende av 36 kanonchalupper og 10 bombarderfartøier.

I henhold dertil blev anlægget av hovedstation paa Horten iverksat, og realisationen av flaateplanen begyndte med bevilgning til en fregat «Freia» i 1821. Ved det nyanlagte etablissement gik dog selvfølgelig bygningen langsomt, og først i 1828 var fregatten færdig.

Der indtraadte imidlertid snart en reaktion mot den store flaateplan. Forholdet til unionsfællen var blit spændt, saa man følte sig ikke tryg fra den side, og opmerksomheten blev derfor mere rettet mot sikring av landgrænserne. Desuten reistes der fra landmilitært hold indvending mot bygning av store fartøier, idet der ut fra et rent artilleriteknisk syn, uten at ta nautiske forhold i betragtning, blev forfegtet fordelene ved kanonbaater bestykket med granatkanoner, som da var introducert, i motsætning til større fartøier — fregatter — med almindelige kulekanoner. Herimot blev der kraftig opponert fra sjøofficerer.

Allerede i midten av 20*aarene gik man dog over til bygning av en mellemtype — korvetten «Ørnen» — der blev færdig i 1829.

I 1828 reducerte marinedepartementet flaateprogrammet av 1818 til 4 linjeskibe, 8 å 10 fregatter, 8 å 10 korvetter og brigger. Skjærgaardsflaatens styrke blev uforandret.

For de sjøgaaende fartøiers vedkommende blev ogsaa dette bare et papirprogram. Der blev aldrig bygget noget linjeskib og foreløbig heller ikke fregatter. Det synes som om krigens triste erfaringer og dens aarsaker efterhaanden er blit glemt. Uagtet skibsfarten og handelen igjen har tat opsving, og uagtet krigen paa det tydeligste hadde vist at hele landets næringsliv og eksistens* muligheter berodde paa fri disposition over sjøveiene, saa sættes dog hensynet til beskyttelsen av disse og handelsflaaten tilbake i lavere række. Paa den anden side blev kanonbaatenes bedrifter under krigen stillet i relief og omgit med en glorie som ganske fordunklet deres manglende egenskaper til at løse sjøforsvarets virkelige hovedopgaver. I forbindelse dermed blev ogsaa frem* hævet kanonbaatenes rolle under den svensk*finske krig 1788—90, og specielt i slaget i Svensksund. De landmilitære anskuelser flk overvegt i de krigsmaritime spørsmaal.

1833-1845.

I 1833 anmodet Stortinget regjeringen om at fremlægge en ny plan for sjøforsvarets ordning. 16. oktober s. a. blev derfor nedsat den saakaldte Marinekommission av 1833 som fik i opdrag at indkomme med plan for Norges fremtidige sjømagt ledsaget av omkostningsoverslag, avgi fuldstændig indberetning om det materiel som man dengang hadde, og om verfters og andre etablissementers daværende tilstand med opgave over hvilke for* anstaltninger og utvidelser der tiltrængtes og de nødvendige ut* gifter hertil, gjøre overslag over den sum som fremtidig vilde behøves aarlig til marinen, naar planen var gjennemført.

Kommissionen bestod av 4 landmilitære medlemmer, deriblandt formanden, 3 sjømilitære og 1 civilt, og dens indstilling av 20de mai 1835 indeholdt følgende grundsætninger:

1. Det er det norske folks pligt og villie at træffe alle hensigtsmæssige for, anstaltninger for i fred at berede midlene til i paakommende krig i forening med Sverige kraftigen at kunne verne om sin og om de forenede rikers ære og frihet.

2. Da Norge og Sv.erige tilsammentagne i militær henseende næsten utgjør en ø, saa er en kraftfuld marine

likesaa nødvendig til de forenede rikers forsvar som en landvæbning.

5. Paa grund av den store overlegenhet over Norge og Sverige i henseende til folkemængde og finansielle ressourser som de store magter er i besiddelse av. er det en umulighet at anskaffe og vedlikeholde en saa stor marine som vilde være nødvendig. Altsaa kan enhver anstrengelse som gjøres for at opstille den, med hensyn hertil, ønskelige sjømagt kun tilveiebringe en nærmelse til maalet.

Det er ene økonomiske hensyn som maa bestemme maximum av den norske marines fremtidige størrelse.1

4. Kommissionen antar det som avgjort at det norske folk bør og vil anstrenge sig alvorlig for at forberede et kraftig land= og sjøforsvar; men disse an« strengeiser bør ikke være saa store at nationens enten moralske eller finansielle kraft derved svækkes eller at det derved vanskeliggjøres successive at forskaffe Norge de indretninger, sigtende til at befordre folkets fremskridt i intellektuel og økonomisk henseende som det i høi grad savner.

5. Norges nuværende marine er for liten saavel med hensyn til muligheten av et kraftig forsvar som i forhold til rikets nuværende ressoursser.

Angaaende sjøforsvarets opgaver bemerker kommissionen: Ved et øiekast paa Norges kart overbevises man om at Norges vidtstrakte kyster paa de fleste steder omgives av en stor mængde øer og skjær, samt at landet er i høi grad gjennemskaaret av en mængde tildels dypt indgaaende fjorder. Saavel paa grund av disse lokale omstendigheter som med hensyn til de økonomiske forhold og endelig med særdeles hensyn til den overordentlige vigtighet som de mindre krigsfartøier har vundet ved anvendelsen av granat? eller bombekanoner, synes det indlysende at en mægtig skjærgaardsflaate er et nødvendig forsvarsmiddel for Norge, dels for om mulig at avslaa angrep fra sjøsiden, dels for at vanskelig? gjøre og avskjære fiendens tilførsler og forbindelser, dels for at vedlikeholde kommunikationen mellem vore landtropper og dels for at sikre vore transporter av fornødenheter — hvortil store seil? bare fartøier, forsaavidt de trange og tætsluttede skjærgaarde an? gaar, er tildels mindre skikkede og tildels ubrukbare.

Erfaringen i sidste krig og især historien om krigen i Finland mellem Sverige og Rusland synes at sætte dette utenfor tvil.1 I henhold hertil foreslog kommissionen at marinen bør ha: 50 kanonjoller, 120 kanonchalupper, 8 dampfartøier.

1 Uthævet her.

Endvidere anføres:

Paa omtrent en fjerdepart av kysterne tilsammenlagt i Akerhus, Kristiansands, Bergens og Trondhjems stifter er rofartøier i de allerfleste tilfælde uanvendelige, og i Nordlands og Finmarkens amter maa de ansees som uhensigtsmæssige, fordi de derværende enkelte tilsluttede skjærgaarde er adskilt fra hverandre ved store fjorder, hvor voldsomme vinde og et frygtelig oprørt hav raser en stor del av aaret.

Til forsvar for disse strækninger av Norge, til vedlikeholdelse av kommunikationen mellem de forskjellige dele av riket, og til handelens beskyttelse i almindelighet er et antal av gode seilbare krigsfartøier uundgaaelig fornøden, saalænge de mulige fremskridt i dampens eller en endnu virksommere krafts anvendelse til at fremdrive skibe ikke ganske har fortrængt bruken av seilfartøier.

Av større seilbare fartøier blev derfor foreslaat:

20 kanonskonnerter, 2 brigger, 4 korvetter. 4 fregatter.

Dette flaateprogram betegner saaledes et fuldstændig brudd med de principper der laa til grund for planerne av 1816 og 1818, hvad der efter kommissionens sammensætning er ganske forklarlig. Flaaten er nærmest tænkt postert som grænsevakt mot sjøen paa samme maate som en hær stiller forposter ved en landgrænse. Selv de sjøgaaende fartøier er fortrinsvis ment at dække de aapne strækninger samt Nordlands og Finmarkens kyster. Beskyttelsen av handelen nævnes kun i sin almindelighet som en underordnet gjenstand.

Bemerkelsesværdig er ogsaa i denne flaateplan likesom i flere andre den maate hvorpaa utviklingen av sjøforsvaret stilles i av? hængighet av landets forhaandenværende finansielle evne. For? svaret i almindelighet og marinen i særdeleshet er den vig? tigste faktor en ståt har til støtte for sin utenrikspolitik. Ved krav som stilles, ved spørsmaal om kompensationer og indrømmel? ser saa er i den internationale politik som regel ikke ret og billighet det avgjørende; men det moment som veier mest er den magt — den militære magt — der staar bak kravene. Sjøforsvaret tjener derfor specielt til at fremme nationens merkantile og maritime interesser og altsaa forbedre landets økonomiske ressourser. Jo bedre sjøforsvaret er, desto sikrere kan de maritime næringsveier

drives, og desto lettere og sterkere kan de utvikles, og efter den betydning disse næringsveier har i nationalhusholdningen, maa behovet for sjøforsvar avveies. Al historie og al erfaring har ogsaa eklatant bevist at paa grund av de fordele der kan opnaaes for handel og skibsfart i den internationale konkurranse ved en kraftig marine, har anskaffelsen av en saadan altid vist sig at være en meget lønnende forretning.

I 1836 blev der nedsat en centralkommission for Norges befæstningsvæsen. Omend denne kommission ikke hadde i op* drag at uttale sig om det flytende forsvar, har den under sin ut* redning av landets krigspolitiske forhold ogsaa git de oversjøiske handels* og tilførselsveiers betydning en korrekt vurdering.

«Norges rike antages,» anføres der, «at være en av de stater der ikke i eget skjød kan finde midlene til forsvar i tilstrækkelig mængde, men som kun ved en næsten uavbrutt forbindelse med andre lande og ved omsætning og handel derpaa eller tilførsel derfra kunne vente at forskaffe sig hvad det behøver for at ha præget av selvstendighet og for med haab om held at kunne for* svare denne.

Disse tilførsels og handelens veier ligger alle paa havet og møter landets indre forbindelser paa dettes kyster, hvor de kon* centrerer sig i sjø* og handelsstæderne, især de store stæder og stiftsstæderne. Herfra bringes de tilførte fornødenheter, dels ved landtransport, dog mest ved sjøtransport langs kysten til dens mange havner, landingssteder og forbindelsespunkter med utlandet.

Havene — Ishavet, Nordsjøen og Skagerak — og landets kyster utgjør saaledes meget vigtige dele av det krigsteater hvorpaa der maa kjæmpes for Norges forsvar; ti uten at besidde herredømmet der, for idetmindste til visse tider ved tilførsel at kunne erholde midlene til forsvarets kraftige fortsættelse, vil staten neppe kunne bestaa i en alvorlig kamp.»

1845-1872.

I 1845 blev planen av 1833 underkastet revision, og i den kongelige proposition om marinebudgettet anføres der angaaende sjøforsvarets betydning og opgaver:

«Som ståt, hvis tilværelse for den væsentligste del beror paa dens fiskerier, handel og sjøfart, og som unionsrike, der har unionelle forpligtelser med hensyn til begge rikers fælles forsvar, tiltrænger vort fædreland et kraftig sjøvern, dels for under en krig

enten alene eller i forening med Sverige at kunne motstaa direkte fiendtlige angrep og beskytte sin kystfart samt sin saa vigtige ind* førsel og utførsel/ og dels for i de tilfælde hvor en sjøkrig mel* lem andre stater tillater de forenede riker at kunne forbli nøitrale, at kunne ved konvoiering og ved mindre eskadrer forskaffe skibs* farten fornøden beskyttelse paa alle have.1 Vigtigheten av vor handelsflaate, der nu utgjør 90 000 commercelæster og beløper sig til en værdi av 7 å 8 mill. spd., av vore fiskerier, der avkaster en aarlig indtægt av 3 til 4 mill. spd., av vore toldintrader, 'hvorav statskassen øser sine væsentligste indtægter; ønskeligheten av at vort flag med ære kan fremvise vor nationalitet og selvstændighet ogsaa i de fjernere farvande, hvor vor handel og skibsfart foregaar; endelig ogsaa umuligheten i at vi kan angripes uten tilsjøs saalænge Sverige ikke er undertvunget, alt dette maa efter marinedeparte* mentets formening tale avgjørende for at den av marinekommis* sionen foreslaaede styrke

bør være den allermindste staten bør an* skaffe og vedlikeholde.

Er sjøhandelens beskyttelse et hovedformaal for en krigsmarine, hvilket ikke kan motsies, da maa upaatvilelig den sidstes styrke være avpasset efter hins vigtighet for landet.

Ved hjælp av hvilke slags fartøier maalet hensigtsmæssigst kan opnaaes, maa til enhver tid komme an paa krigsvæsenets tilstand og ved særskrlte kongelige resolutioner bestemmes, dog formenes det at skjærgaardsflotillens natur sandsynligvis leder til det resultat, at man ikke kan love sig synderlig av dette slags sjøforsvar, naar dampkraftens anvendelse paa krigsskibe blir mere almindelig, og at det i hvert tilfælde vilde være utilraadelig at utvikle skjærgaards* flotillen videre end som skedd er, da der allerede haves 3A dele av dens planmæssige styrke, mens de seilbare skibe ikke har naadd mere end Vi part av deres. Under disse forhold foreslaaes der anskaffet 4 dampfregatter og 6 korvetter samt 6 bugserdamp* skibe av jern.»

Militærkomitéen indstillet ikke paa planens vedtagelse i sin helhet. Den var i det væsentlige enig i departementets anskuelser, men ansaa det nødvendig ved nærmere undersøkelse av sakkyndige mænd at erholde visshet for at denne slags sjøforsvar egnet sig for den hensigt hvorpaa en ståt især bør ha sin opmerksomhet henvendt. Den foreslog derfor kun bevilget til bygning av 2 dampkorvetter, hvilket blev vedtat av Stortinget.

1 Uthævet her.

I denne marinedepartementets fremstilling finder man saaledes en tilbakevenden til de synsmaater hvorpaa planerne av 1816 og 1818 var bygget. Det var tydeligvis den specielt sjømilitære anskuelse om sjøforsvarets opgaver og utvikling som her har gjort sig gjældende.

Nogen ny plan blev saaledes ikke nu vedtat av Stortinget, og programmet av 1835 stod i virkeligheten fremdeles ved magt. Det i henhold til dette program anskaffede materiel var i 1851 følgende:

Fartøisklasser	Foreslaat antal	Anskaffet i 1851	Manglet
Fregatter.........	4	2	2
Korvetter........	4	4	—
Brigger.........	2	1	1
Kanonskonnerter......	20	3	17
Kanonchalupper ...	120	89	31
Kanonjoller.	50	39	11
Dampskibe........	8	3	5

Høsten 1855 blev nedsat en ny marinekommission med omtrent samme opdrag som kommissionen av 1833. Denne kommission, der væsentlig bestod av sjøofficerer og tekniske embedsmænd i marinen, fremla en plan for 12 aars byggeperiode, væsentlig i overensstemmelse med marinedepartementets uttalelse av 1845, idet den la vegt paa utviklingen av den sjøgaaende styrke, mens skjærgaardsflotillens størrelse blev normert efter det antal fartøier som allerede var færdige og i brukbar stand. Den uttalte sig endvidere mot bygning av kanonskonnerter, der efter dampens introduktion ikke antoges at ha nogen berettigelse, og indskrænket sig til at opføre i flaateplanen de 4 skonnerter som var bygget. Istedenfor den ældre plans øvrige skonnerter foreslog den bygget dampkanonbaater.

Kommissionens forslag gik i sin helhet ut paa: 4 fregatter, 6 korvetter,

4 skonnerter,

5 bugserdampbaater, 12 dampkanonbaater, 80 kanonchalupper, 41 kanonjoller.

Den forutsatte at der høsten 1856 vilde være forhaanden av større fartøier:

3 fregatter (hvorav 1, «St. Olaf», med dampkraft) foruten en under bygning — og

5 korvetter.

Fregattene og korvettene skulde forsynes med auxiliærmaskiner. Et av medlemmene (den senere kontreadmiral N. Ihlen) dissenterte forsaavidt som han ansaa det nødvendig for en underlegen styrke, som vor flaate altid maatte antages at bli, at være i besiddelse av stor fart, og foreslog derfor fartøiene utstyrt med helkraftsmaskiner.

Marinedepartementet fandt det ikke opportunt at indstille denne plan til vedtagelse, da der var befalet nedsat eh

unions* forsvarskommission, der skulde ta under overveielse og avgi for* slag til grundregler for begge de forenede rikers forsvarsvæsen. Efter det forholdstal denne unionskommission opstillet for Norges sjøforsvars styrke, blev der formulert en flaateplan nogenlunde overensstemmende med det av marinekommissionen i 1855 fore* slaaede program, nemlig: 4 dampfregatter, 4 dampkorvetter, 2 seilkorvetter,

4 skonnerter.

5 bugserdampskibe,

12 dampkanonbaater,

78 kanonslupper,

41 kanonjoller.

I 1860 gik dampfregatten «Kong Sverre» paa vandet, et av de stolteste krigsskibe i de skandinaviske mariner paa den tid, og den sidste fregat som blev bygget. I det hele tat hadde marinen en blomstringsperiode i 1850* og 60*aarene.

I denne tid fandt der en omveltning sted paa sjøkrigsvæsenets omraade, idet Frankrike og England var begyndt at bygge pansrede fartøier, og under den nordamerikanske borgerkrig fremtraadte en helt ny fartøistype, monitoren, der efter den vellykkede prøve paa Hampton Roads straks slog gjennem. Trækrigsskibene blev med ett slag avlægs.

Med enestaaende raskhet og uten kommissionsbehandling op* gav man hos os byggeprogrammet av 1859 undtagen dampkanon* baatene, og istedenfor fregatter og korvetter blev der fra 1864—1872 bygget 4 monitorer.

1872-1895.

Skjønt monitorene i visse henseender kunde synes at være ideelle som krigsskibe, var deres operationsfelt meget sterkt be* grænset, likesom typen led av mange tekniske mangler ogsaa til skjærgaardsforsvar, og den blev derfor igjen opgit.

Efter indhentet betænkning fra reguleringskommissionen blev der i 1872 opstillet et nyt byggeprogram.

Det blev i denne forbindelse fremholdt at det under den raske utvikling paa sjøkrigsvæsenets omraade ikke vilde være hen* sigtsmæssig at fastsætte en flaateplan gjældende for længere periode, da hensyn til ensartethet i konstruktion og utstyr saavel inden de forskjellige klasser av fartøier som for materiellet i det hele maa staa tilbake for kravet om et mest mulig tidsmæssig materiel. Det planmæssige formentes derfor ikke at kunne eller burde ut* strækkes længere end til at angi den retning og saavidt mulig det omfang hvori man i den nærmeste fremtid vilde søke sjø* vernet utviklet. Endvidere blev fremholdt at man gjennem en paafølgende kortere eller længere række av budgetterminer maatte ha opmerksomheten særlig henvendt paa utviklingen av det engere kystforsvar efterat roflotillen er utgaat av det effektive sjøkrigs* materiel. Og først naar man naadde et visst standpunkt for dettes vedkommende, kunde der formentlig bli spørsmaal om atter at ta væsentlig hensyn til den del av flaaten der repræsenteres av monitortypen og de sjøgaaende træskibe. Det blev derfor fore* slaat at bygge upansrede dampkanonbaater i 3 klasser, idet de to mindste klasser var beregnet paa det indre skjærgaardsforsvar, mens de Iste klasses kanonbaater skulde ha til opgave «at holde kommunikationen aapen langs kysten». De skulde derfor være saa sjødygtige, at de kunne komme frem og opta kamp i alslags veir selv paa de aapne kyststrækninger.

Denne plan betegner saaledes igjen et omslag i anskuelserne om sjøforsvarets opgaver. Beskyttelsen av handel og skibsfart traadte ved dette program fuldstændig i bakgrunden, og det var kyst* og skjærgaardsforsvaret der nu paany blev fremsat som det principale, og som i realiteten er blit den ledende retning i mari* nens utvikling hele tiden siden.

Paa dette tidspunkt var ogsaa mine* og torpedovaabenet i rask utvikling, og allerede i 1873 fik marinen sin første torpedobaat «Rap».268

NORGES SJØFORSVAR 1814-1914.

I 1877 blev der opsat et nyt byggeprogram, som gik ut paa indtil 1892 at søke materiellets styrke bragt op til:

4 monitorer, der, naar de ikke længere var brukbare, forut? sattes erstattet av andre pansrede fartøier,

12 kanonbaater av 1ste klasse,

24 - ? 2den -46 — ? 3dje —

Av de 1ste kl. kanonbaater skulde 4 konstrueres med hensyn paa størst mulig sjødygtighet for at kunne gjøre tjeneste ved de nordlige og mere aapne kyster.

Desuten forutsattes torpedovaabenet kraftig utviklet.

Denne plan blev altsaa bygget paa de samme principer som det i 1872 opstillede byggeprogram.

Planen er bemerkelsesværdig derved at den var den første som indbefattet en detaljert fordeling av flaatemateriellet i 5 kommando? distrikter fra den svenske grænse til søndre grænse av Nordlands amt, nemlig Kristianias, Kristiansands, Stavangers, Bergens og Trondhjems distrikt. For de 3 nordlige amter ansaaes et skjær? gaardsforsvar mindre nødvendig. Fiskeriene og kystfarten skulde beskyttes ved sjøgaaende kanonbaater med rig. Tromsø by des? uten ved minespærringer dækket av rokanonbaater.

Militærkomitéen uttalte i 1877 at sakens vigtighet for landets forsvar er saa stor at utgiftenes beløp i denne retning ikke kan sies at staa i noget misforhold til statens øvrige utgifter. Tiltrods for denne uttalelse blev der dog allerede det første aar bevilget mindre end hvad planen forutsatte som aarlig nybygningsbudget, og det blev for hvert følgende aar stadig reducert. Da samtidig de eksisterende krigsskibes stridsværdi sank som følge av den krigsfekniske utvikling, forfaldt marinen efterhaanden ganske. Indtil 1890 blev der saaledes kun bygget:

1 kanonbaat av 1ste klasse istedenfor 11.

5 - ? 2den - 17.

2 - ? 3dje - - 29.

7 torpedobaater.

1 stangtorpedobaat.

2 kranfartøier for mineutlægning.

Marinens avmagt traadte særlig grelt frem i 1885, da der i anledning den truende krig mellem England og Rusland blev ut? rustet til nøitralitetsvern en «kystavdeling» bestaaende av kanon? baaten «Ellida» og 3 2den kl. kanonbaater, samt en «fjordavdeling»SJØFORSVARETS OPGAVER OG FLAATEPLANER 269

med hjuldampskibet «Æger» (bygget 1852) som chefsskib for 6 3dje kl. kanonbaater.

I 1884 blev marinedepartementet slaat sammen med armé* departementet til et forsvarsdepartement. Denne sammenslutning har selvsagt virket sterkt til marinens fortrængsel. Arméen blev som den større etat anset som hovedvaabnet, og landmilitære an* skuelser flk stor indflydelse ogsaa i maritime anliggender. Navn* lig blev dette tilfælde efterat fra 1889 omtrent til stadighet armé, officerer har været chefer for forsvarsdepartementet. Betegnende er det saaledes at der i høiskoleforedrag og i prisavhandlinger i «Norsk militært Tidsskrift» fra 80*aarene og begyndelsen av 90* aarene som regel blev fremholdt at sjøforsvarets væsentligste op* gave forutsættes at være bestrykning av landtilgangene til Kristiania fra fjordbassænget indenfor Oscarsborg.

I en retning var der nogen fremgang, nemlig paa mine* og torpedovæsenets omraade, og paa dette felt formaadde marinen med smaa midler at holde sig paa høide med utviklingen i rent teknisk henseende og at forberede en række minespærringer. Denne sterke mine* og torpedointeresse hadde dog ogsaa den skyggeside at man i

marinen, og da endnu mere utenfor den, kom til at overvurdere minevaabnets og den specialtekniske indsigts betydning paa andre vaabens og andre utdannelsesgreners bekost* ning, hvilket i flere henseender har hemmet og fremdeles tør sies at hemme marinens rationelle utvikling.

En øket interesse for sjøforsvaret blev i 90*aarene vakt ved det intense arbeide som blev iverksat av Norges Forsvarsforening samt ogsaa ved de unionspolitiske begivenheter. For midler stillet til disposition av forsvarsforeninger blev der i 1891 nedsat en forsvarskommission for at utarbeide plan med omkostningsoverslag særlig for kystforsvaret og befæstningsvæsenet. I sin indstilling av lite februar 1892 fremholdt kommissionen at marinens normale nybygningsbudget maatte sættes til 1 mill. kroner aarlig, og at der i de første aar maatte bevilges ekstraordinært ikke under V2 mill. kroner for i nogen mon at indhente hvad der var forsømt. I 1890—91 blev der nu ekstraordinært bevilget kr. 475 000, det næste aar kr. 429 000 og i 1894-95 kr. 500 000. For disse penger blev bygget rednings* og chefsskibet Heimdal, 2 torpedobaater, og nyt mine* og artillerimateriel blev anskaffet. Desuten blev i disse 5 aar bygget 2 kanonbaater av Iste kl. («Viking» og «Frithjof»), 1 kanonbaat av 2den kl. («Æger») og 2 torpedobaater.270

Denne nybygning betød dog ingen alvorligere reisning av marinen. Misforholdet mellem marinens opgaver og dens evne er iøinefaldende, naar man læser forslaget fra mobiliseringskomitéen av 1894, hvor der opereres med 3 kanonbaater av 1ste kl., 8 kanonbaater av 2den kl., 9 torpedobaater og 4 monitorer, endel 3dje kl. kanonbaater foruten nogen ældre træskibe. Monitorene og de mindre fartøier forutsættes at danne skjærgaardsforsvar fra Kristianiafjorden helt til Sognefjorden, mens der av det sjøgaaende materiel forutsættes dannet en krydseravdeling («Viking» og «Frithjof») med station i Kristiansand til tjeneste i Skagerak, og en anden «krydseravdeling» («Sleipner» og «Ellida») til tjeneste paa kysten fra Lindesnes til Varanger.

1895-1914.

Et virkelig omslag foregik i 1895, væsentlig begrundet i unions* krisen det aar, da der uten kommissionsbehandling blev bevilget ekstraordinært 10 mill. kroner til bygning av 2 panserskibe samt endel torpedobaater og forbedring av ældre materiel. Desuten blev der for indsamlede midler indkjøpt en torpedojager eller som den betegnes torpedodivisionsbaat, «Valkyrjen».

I 1898-99 blev der git ekstraordinær bevilgning til yderligere •2 panserskibe.

Som forbillede for panserskibene blev valgt det svenske panser* skib «Odin» (en forbedret «Svea»type). De var vistnok smaa, kun ca. 3400 tons; rrien de maa dog nærmest betegnes som sjø* gaaende fartøier, og de 4 panserskibe blev ogsaa formert i en sjøgaaende eskadre. Det medførte dog ikke noget egentlig brudd med de siden 1872 herskende synsmaater. Det var fremdeles kystforsvaret som var det essentielle; utover det ansaaes det uover* kommelig at naa.

I 1900 opstillet marinens generalstab følgende planmæssige styrke:

6 panserskibe,

7 å 8 kanonbaater av 1ste kl.,

6 avisoer,

8 kanonbaater av 2den kl.,

1 torpedodivisionsbaat,

20 sjøgaaende torpedobaater,

26 skjærgaardstorpedobaater,

9 tendere,

4 monitorer.

Den blomstringsperiode som marinen hadde hat i 90?aarene, etterfulgtes av stagnation fra 1902.

Dels maa aarsaken dertil søkes i at man sandsynligvis mente at marinen efter det utførte «krafttak» var bragt op i rimelig størrelse i forhold til den svenske, dels statsfinansielle vanskelig? heter efter den store økonomiske krise landet hadde gjennemgaat, og dels at marinen var kommen i miskredit efter en række grund? støtninger 1897-1901.

Dertil kom ogsaa, og kanske som den væsentligste aarsak, at der ikke blev fremlagt en klar og overbevisende redegjørelse for de vigtige opgaver der foreligger for marinen i landets forsvar, og hvilke vitale interesser den har at beskytte.

Denne uklarhet om marinens betydningsfulde rolle har sikkert i en ikke liten grad været medvirkende til at marinen ogsaa i tidligere perioder blev viet saa liten opmerksomhet. Ser man til? bake paa tiden umiddelbart efter krigsaarene og omkring midten av aarhundredet, da forsvaret av landets sjøfartsinteresser stod som det vigtigste moment, da fløt bevilgningene ogsaa rikeligere. Det forstod man var en landsvigtig sak. I de perioder derimot da de landmilitære anskuelser var i hævd, da flaaten, likesom en hærs for? poster, var tænkt formeret som en grænsevakt mot sjøen, da faldt bevilgningene sparsomt og knepent. En saadan anvendelse av flaaten møtte ingen forstaaelse hos den praktiske virksomhets mænd og hos folkets brede lag.

Blandt de sakkyndige hersket desuten uenighet om fartøis* typen, specielt for panserskibene. Herom bemerket militærkomitéen i 1906—07:

Militærkomitéen er med kommanderende admiral enig i at bevilgningen til marinens nybygning maa økes, hvis vort sjøforsvar skal kunne holdes ved? like og utvikles i forhold til sine opgaver og i et rimelig forhold til de maritime vaabens utvikling i vort naboland.

Det fremgaar imidlertid saavel av departementets som av reguleringskom? missionens og kommanderende admirals forelæg, at der raader usikkerhet baade om valget av fartøistyper og om disse typers forskjellige kampegenskaper, like? som der overhodet ikke foreligger nogen flaateplan for vor marine basert paa de maritime kampmidlers nuværende standpunkt, paa erfaringene fra de sidste sjøkrige og paa vort lands nye krigspolitiske stilling og de derav eventuelt følgende forandringer i sjøforsvarets opgaver. Særlig gjælder usikkerheten den fartøistype der forutsættes at danne rygraden i vort sjøforsvar, panserskibene.»

Komitéen henstillet derfor til forsvarsdepartementet saasnart som mulig at fremlægge en flaateplan.272

I henhold hertil foreslog admiralstaben i 1908 at flaaten skulde bringes op til en styrke av: 6 sjøgaaende panserskibe, 2 ældre —

6 jagere,

ca. 40 torpedobaater, 14 undervandsbaater, 4 kanonbevæbnede hjælpefartøier,

1 hurtiggaaende mineutlægningsfartøi, foruten ældre materiel. Likesom i flaateplanen av 1900 var endel av disse fartøier op* sat i en sjøgaaende eskadre, de øvrige i lokale flaateavdelinger.

I sin betænkning om dette forslag opstillet kommanderende admiral et «eksempel paa byggeplan» for at illustrere hvorledes man med et bestemt budget og omtrentlig angivne typer av krigs* skibe kan indrette sig. Med utgangspunkt i 27s mill. kroner til aarlig nybygning og 25 aars levealder for fartøiene var i eksemplet opført:

II pansrede skibe, 6 torpedokrydsere,

30 sjøgaaende torpedobaater, 30 havnetorpedobaater.

Undervandsbaater var ikke medtat, idet saadanne fartøier an* toges for tiden neppe at være kommet ut over forsøksstadiet. Kommanderende admiral fandt videre at det nyttet litet at lægge detaljerte planer for bygning av

sjøkrigsmateriel for længere tid fremover, idet skiftende forhold, nye opfindelser og derav føl* gende nye synsmaater naarsomhelst kunde kuldkaste planene, som ihvertfald maatte kunne lempes og tøies efter de erfaringer som litt etter litt vindes.

Disse betænkninger blev sammen med forsvarsdepartementets uttalelse fremlagt i St. med. nr. 7, 1909, hvori departementet an* befalte bygning av panserskibe bestykket med 2 24 cm., 4 15 cm. og 4 76 mm. kanoner og med 13V2 knops fart.

I St. prp. nr. 87 1909 foreslog regjeringen paabegyndelse av et panserskib ved marinens hovedverft. Forslaget blev ikke ved* tat av Stortinget, og det blev derfor ikke gjentat hverken i 1910 eller 1911.

Dette aar optok imidlertid Stortingets militærkomité forslag om bygning av et panserskib, hvilket flk tilslutning av forsvars* ministeren. Motiveringen under Stortingets behandling av saken

gik væsentlig ut paa at forsvaret av det sydlige Norge var bragt i orden gjennem vedtagelsen av den nye hærordning; nu gjaldt det at styrke flaaten av hensyn til Nord?Norges forsvar. Det var saaledes grænsevakten der fremdeles blev stillet i torgrunden. Forslaget faldt dog ogsaa denne gang.

Imidlertid blev den politiske situation i Europa mere og mere truende, den ene krise avløste den anden, og man maatte være forberedt paa at en utladning av den akkumulerte spænding ikke ret længe kunde tilbakeholdes. At Nordsjøen under en eventuel europæisk krig vilde bli et vigtig operationsteater, laa nær at slutte, og at hævdelsen av landets nøitralitet da blev den nærmest presserende opgave. Dette blev ogsaa gjentagende paa det sterkeste fremholdt.

Fra Norges Forsvarsforening og fra andre organisationer var der rettet sterke henstillinger til Stortinget om at styrke sjø? forsvaret.

For at bringe paa det rene hvilke opgaver marinen skulde bli at tillægge i det samlede lands forsvar, samt hvilken styrke flaaten som følge derav maatte søkes git, sammenkaldte forsvarsdeparte? mentet høsten 1910 Norges forsvarskommission. Dennes uttalelse av Ilte oktober gik, efter generelt, ganske kort og uten motivering at ha skissert de foreliggende opgaver, ut paa at flaaten for nogen? lunde tilfredsstillende at kunne løse disse til enhver tid burde ha følgende antal av de forskjellige fartøistyper:

8 pansrede kystforsvarsskibe,

6 jagere,

40 torpedobaater) , r , , ,

. _ , , . med rornødne moderskibe.

12 undervandsbaater J

4 kanonbaater eller kanonbevæbnede auxiliærfartøier.

1 hurtiggaaende mineutlægningsfartøi.

Denne generelle flaateplan fandt departementet det nødvendig videre at bearbeide, og en utførlig redegjørelse blev utarbeidet i admiralstaben I denne var behandlet den politiske situation i Europa, den sandsynlige fare for krig i de nordeuropæiske farvand, Norges krigspolitiske stilling og sjøforsvarets opgaver specielt under en Nordsjøkrig, krigsfordelingsplan for den projekterte flaate m. v.

I sin betænkning herom uttalte kommanderende admiral sig væsentlig overensstemmende med admiralstaben angaaende de flaateplanen nærmestliggende rent militære spørsmaal, men fandt

det ufornødent for tiden at underkaste den del av redegjørelsen der omhandlet landets krigspolitiske stilling, nogen indgaaende behandling.

Kommanderende Admiral gik direkte ut fra den av Norges forsvarskommission opsatte plan og redegjorde for hvorledes sjø* forsvarets opgaver kunde løses med det opsatte materiel, for materiellets fordeling og oplægning og for de foranstaltninger materiellet vedkommende som det ansaaes nødvendig snarest mulig at træffe til styrkelse av sjøvernet.

Norges forsvarskommissions uttalelse av Ilte oktober 1910, admiralstabens og kommanderende admirals betænkninger blev av forsvarsdepartementet fremlagt for Stortinget i 1912 i en proposition om ekstraordinær bevilgning av I6V2 mill. kroner til sjøforsvaret.

Idet departementet erklærte sig i det væsentlige enig i kom* manderende admirals uttalelse, bemerket det om planlæggelse av sjøforsvaret at man hadde valget mellem to hovedretninger

enten som et sjøgaaende forsvar, sterkt nok til under givne forutsætninger at kunne optræ hvorsomhelst paa sjøen utenfor vore kyster — et forsvar med artilleriet som hovedvaaben,

eller som et kyst* og skjærgaardsforsvar — med torpedoen som hovedvaaben — støttende sig til et passende artilleriforsvar paa mindre pansrede kystforsvarsskibe og kanonbaater, samt til kyst* befæstninger.

Departementet henviste til kommanderende admirals behand* ling av spørsmaalet om hvilke fordringer der maatte stilles til et sjøgaaende forsvar, en eskadre eller flaatestyrke fælles for det hele land, og at han ikke fandt at kunne anbefale at vort sjø* forsvar væsentlig søkes bygget paa en saadan, hvori ogsaa admi* ralstaben var enig.

Departementet anbefalte derfor at sjøvernet planlægges som det bevægelige led i et samlet kyst* og skjærgaardsforsvar, hvor be* fæstningene er de faste, smaa pansrede kystforsvarsskibe og kanon* baater de bevægelige støttepunkter mellem de befæstede hoved* avsnit, og hvor torpedoen ombord paa torpedobaater og under* vandsbaater, støttet av jagere, og minen paa mineutlæggere er sjøforsvarets hovedvaaben. Angaaende flaatens størrelse henholdt departementet sig til forsvarskommissionens og kommanderende admirals forslag.

Ved sakens behandling i Stortinget viste det sig at forsvars* viljen var godt oparbeidet, og at der var skapt en vægtig opinion

for at styrke sjøforsvaret, idet Stortinget endog gik videre end propositionen og bevilget til anskaffelse av 2 panserskibe og en undervandsbaat foruten andre foranstaltninger, ialt 20 mill. kroner. I forbindelse dermed blev følgende beslutning vedtat: «Stortinget bifalder at sjøforsvaret i hovedtrækkene planlægges overensstemmende med, hvad forsvarsdepartementet derom i sit foredrag har anført: som det mobile led i et kyst? og skjærgaards? forsvar, med hovedopgave i alt væsentlig som av Norges forsvars? kommission i dens uttalelse av lite oktober 1911 forutsat, og med en fordeling av flaatens personel og materiel foruten til Hortens? avsnittet, til Kristiansands, Bergens, Trondhjems og Ofotavsnittet.»

CHEFER FOR MARINEDEPARTEMENTET.

Kommandør Th. Fasting...........1815-1839

Hans Christian Petersen......................1839-1845

Fhv. artilleriofficer Herman Foss................1845—1848

Kaptein O. W. Erichsen......................1848-1856

Kontreadmiral H. S. Hagerup..................1856-1858

Hans Christian Petersen......................1858-1860

CHEFER FOR MARINE* OG POST* DEPARTEMENTET.

Fhv. sjøofficer K. J. M. Motzfeldt 1860-1861

Kommandør W. W. Haffner..................1861-1869

Professor dr. Ole Jacob Broch................1869-1872

Kontreadmiral Jacob Lerche Johansen...........1872—1884

Kommandør B. J. R. Koren 3/5-26/e 1884

CHEFER FOR FORSVARSDEPARTEMENTET.

Statsminister Johan Sverdrup......... 1884—1889

Oberst Eduard Hans Hoff..............1889-1891

Oberstløitnant P. T. Holst.......... 1891-1893

Generalmajor C. W. E. B. Olssøn....... 1893-1898

Generalmajor P. T. Holst.......... 1898-1900

Oberstløitnant Georg Stang......... 1900-9/e 1903

Ingeniørkaptein Thomas Heltye.......9/e—22/io 1903276

NORGES SJØFORSVAR 1814-1914

Oberstløitnant O. S. J. Strugstad . . '..... 1903-u/b1905

Generalmajor C. W. E. B. Olssøn.............1905-1907

Statsminister Chr. Michelsen..................1907

Kommandør K. Fr. G. Dawes..................1907-1908

Generalmajor H. D. Lowzow..................1908—1909

Oberst A. G. Spørck........................1909-1910

Oberst S. Bull.............1910-1912

Generalkrigskommissær J. Bratlie........1912—1913

Fhv. generalamjor H. V. D. M. Keilhau.....1913-1915

Generalmajor Th. Holtfodt..........1915—FLAG OG KOMMANDOTEGN

FLAGET

Flaget har længe været anerkjendt som et av symbolene paa en stats selvstændighet. Under foreningen med Danmark hadde Norge intet særegent saadant symbol, men anvendte det danske flag. Da landets selvstændighet blev proklamert efter adskillelsen fra Danmark, maatte der samtidig hermed fastsættes et norsk flag. At bestemme det nye flags utseende var imidlertid av flere grunde ikke saa liketil. Ti først og fremst hadde man intet kjendt flag fra Norges ældre selvstændighetsperiode at ta til; dernæst kom adskillelsen fra Danmark temmelig braat paa, og i hvert fald ikke som det direkte resultat av noget norsk krav, saa spørs* maalet om flagets utseende vistnok meldte sig helt pludselig og krævde en saa hurtig avgjørelse at det neppe har kunnet være gjenstand for nogen indgaaende drøftelse. Som et praktisk hen* syn har man vel desuten, som det har været anført, regnet med at beholdningen av flagduk i landet var liten og tilførslen endnu mindre. Det kunde derfor' ligge nær foreløbig at gjøre mindst mulig forandring i det tidligere flags utseende.

Det første norske flag. Bestemmelsen om flaget blev git den 27. februar 1814, 5 dage efter «uavhængighetserklæringen», ved følgende av prins Christian Fredrik som Norges regent utstedte kundgjørelse:

«Det norske Flag, saavel for Krigsfartøier som for Kjøbmands* skibe, skal herefter være rødt, med et hvidt Kors,

som deler Flaget i 4 Afsnit, i hvilket Rigets Vaaben, den norske Løve med Hellebarden, i guul Farve, anbringes paa det øverste Afsnit nær* mest ved Flagstangen.»278

Det første utkast til det nye flag blev efter opdrag av regenten gjort ved Kristiansands verft, hvis chef dengang var kaptein Stibolt. I dette utkast var løven med hellebarden vendt mot stangen: den heraldisk rigtige vei. Christian Fredrik gav imidlertid, uvisst av hvilken grund, ordre til at løven skulde være vendt fra stangen.1

Dette, det første norske flag, hadde i likhet med Dannebrog 2 former, den ene med split, den anden med flaget ret over? skaaret. Splitflaget var orlogsflag, det ret overskaarne var handels? flag.

Nogen bestemmelse for benyttelsen av disse flag blev ikke git; men reglene i saa henseende var visselig de samme som i den nærmest forutgaaende del av foreningstiden, da splitflaget blev anvendt hovedsagelig av kongen samt paa de kongelige krigsskibe, skanser og fæstninger, av de kongelige regjeringskollegier og av de kongelige embedsmænd som i embeds medfør færdedes paa sjøen.

Heisningen av det nye flag ombord i marinens skibe fandt ikke sted straks og heller ikke samtidig. Chefen for den flytende defension i Norge, kontreadmiral Lütken, motsatte sig at skifte flag paa de den norske styrke tilhørende brigger, før han flk den danske konges ordre om hvorledes han hadde at forholde sig. Derimot gjorde han intet for at hindre at det nye flag blev heist paa kanonbaatsflotillen, hvis chefer og besætninger alle var nordmænd og hadde avlagt ed til den nye forfatning. Heis? ningen foregik paa briggene i begyndelsen av april maaned, efterat prins Christian Fredrik hadde fratat admiral Lütken kommandoen over den norske orlogsstyrke, og efterhvert som de danskfødte officerer der var chefer for briggene, blev avløst av norske of? ficerer.

Grundlovens bestemmelse om flaget i anledning av foreningen med Sverige. Norges rikes grundlov av 17. mai 1814 indeholdt ingen bestemmelse om flaget. Dette var derimot tilfældet med den efter foreningen med Sverige forandrede grundlov av 4. no? vember 1814, hvis § 111 blev saalydende:

«Norge har Ret til at have sit eget Coffardi?Flag. Dets Or? logs flag bliver et Unionsflag.»

1 Muligens er grunden at søke i den omstændighet at i et dansk flag med den norske løve i, som blev benyttet paa bergenske handelsskibe i det 18. aarhundrede, var løven vendt fra stangen.

Denne bestemmelse, der ikke fik nogen tilsvarende i Sveriges grundlov eller i riksakten, danner som bekjendt, særlig for han* delsflagets vedkommende, indledningen til et av de interessanteste avsnit av Norges politiske historie i det forløpne aarhundrede. Det ligger imidlertid utenfor denne beretnings ramme at ta med andet end hvad der vedrører orlogsflaget.

Orlogsflaget av 1815. Den 7. mars 1815 resolverte kongen i sammensat svensk og norsk statsraad, at saasom i overensstem* melse med § 111 i kongeriket Norges grundlov orlogsflaget for begge riker burde være et fælles unionsflag, saa hadde H. M. fundet for godt at «udi» det svenske orlogsflag burde optages de norske farver efter en vedlagt tegning. Ved en kgl. res. av 10. april 1815 blev det derpaa bestemt at dette flag skulde heises første gang den 6. juni 1816 og siden ved alle forekommende leiligheter paa alle fæstninger, skanser, batterier og krigsfartøier.

Dette «unionsflag» var det svenske orlogsflag, hvis øverste blaa felt nærmest stangen var ombyttet med et rødt felt med et diagonalt liggende hvitt kors, der skulde repræsentere de norske farver.

Toldßaget indtil 1842. Det fælles orlogsflag blev foruten at være krigsmagtens flag tillike toldflag. Grunden hertil maa an* tagelig søkes i det før foreningen med Sverige raadende forhold, da der i en kgl. forordning av 1. februar 1797 var git den bestem* melse at krydsbetjentene skulde føre «et rødt Flag med hvidt Kors, splittet for Enden, med Indskrift i Midten «Kongeligt Toldflag»».

Denne bestemmelse overførtes først til den provisoriske an* ordning angaaende «Told* og

Consumptionsvæsenet» av 7. de* cember 1818 og derefter til toldloven av 28. juli 1824, i hvis § 34 det heter at krydsbetjentene skal føre orlogsflaget med ind* skrift «Kongeligt Toldflag». Dette toldflag blev ogsaa heist paa toldbodene iland.

Stortingets arbeide for orlogsflagets frigjørelse under Carl Johans regjering. De svenske farver i orlogsflaget var som rime* lig kan være litet populære her i landet. Der gik imidlertid mer end 20 aar før denne uvilje fandt officielt uttryk i Stortinget, uag* tet dette allerede i 1821 fastsatte ved lov det norske handelsflag280

og ellers til stadighet hadde sin opmerksomhet rettet paa flag* saken. Det var paa det ordentlige Storting i 1836 at der første gang blev fremsat forslag om forandring av orlogsflaget.

Konstitutionskomitéen, hvem saken blev oversendt til behand* ling, indstillet paa at Stortinget skulde indgaa til H. M. med en adresse, hvori man klart og frimodig uttalte det norske folks fø* lelser og ønsker, og anbefalte at hvert av de forenede riker beholdt som orlogsflag sit eget nationalflag med tilføid split og tunge, men med et fælles og tydelig unionsmerke.

Carl Johan opløste imidlertid det 7. ordentlige Storting inden det fik tid til at vedta nogen saadan adresse; det overordent* lige Storting der blev sammenkaldt høsten 1836, tok dog saken op igjen. Men den adresse som det gjennem regjeringen sendte kongen, fremkaldte kun et avvisende svar.

Spørsmaalet om en forandring av orlogsflaget blev nu stillet i bero til 1839, da den første unionskomité blev nedsat. Denne fik blandt flere opgaver ogsaa den at behandle spørsmaalet om orlogsflaget.

Komitéen hadde imidlertid ikke mandat til at fremkomme med forslag i flagsaken.

Den norske regjerings henstilling til kongen om at gi komitéen et saadant paalæg blev heller ikke tat tilfølge.

Paa Stortinget i 1842 blev spørsmaalet om en forandring av orlogsflaget tat op paa ny, men førte heller ikke denne gang til noget resultat, og saken kom derefter til at hvile for resten av Carl Johans regjeringstid.

Toldflaget efter 1842. Mens kong Carl Johan stillet sig helt avvi* sende likeoverfor det norske ønske om at faa et mere nationalt utseende orlogsflag end det i 1815 fastsatte unionsflag, gik han dog med paa den forandring av toldflaget som i 1842 blev be* sluttet av Stortinget. Spørsmaalet om en forandring av toldflaget kom første gang op i Stortinget under behandlingen av en i 1830 fremsat kgl. prp. angaaende ny toldlov. Denne, som indeholdt en bestemmelse om anvendelsen av orlogsflaget med merke i som toldflag, svarende til § 34 i toldloven av 1824, blev vedtat av Odelstinget; men under behandlingen i Lagtinget fremsatte J. A. Hielm forslag om at toldfartøiene ikke burde føre orlogsflag, men det norske koffardiflag, av hensyn til at toldvæsenet ikke vedkom unionen, men udelukkende Norge. Loven blev derpaaORLOGSFLAG OG KOMMANDOTEGN

1814-1914.

9. 10.

1. Første norske orlogsvimpel. 2. Første norske orlogsflag. 3. Unionsorlogsflaget av 7s 1815. 4. Admiralsflag av 1815. 5. Eskadrechefs*stander av 1815. 6. Unions* orlogsvimpelen av 1815. 7. Orlogsflaget av 2% 1844. 8. Admirals*flag av 1844. 9. Eskadrechefs=stander av 1844. 10. Avdelingschefs*stander av 1844.ORLOGSFLAG OG KOMMANDOTEGN

1814-1914.

11. Orlogsvimpelen av 1844. 12. Eskadrechefs?stander av 1858. 13. Avdelingschefs? stander av 1858. 14. Underofficers?kommandotegn av 1858. 15. Kommanderende admirals flag av 1875. 16. Avdelingschefs?stander av 1875, «Galjadet». Nuværende: 17. Orlogsflag. 18. Kommanderende admirals flag. 19 Orlogsvimpel. 20. Eskadre? chefs?stander. 21. Kongeflag. 22. Kongevimpel.FLAG OG KOMMANDOTEGN 281

sendt tilbake til Odelstinget. Dette forslag til ny toldlov blev imidlertid henlagt.

I 1836 blev der for Stortinget fremsat forslag om at § 34 i toldloven av 1824 skulde forandres saaledes at toldflaget blev koffardiflaget med split i og med indskrift «Kongeligt Toldflag». I sin indstilling om forslaget uttalte toldkomitéen bl. a., at den ikke antok det fornødent at toldflaget var et orlogsflag, «da toldvæsenet staar mere i forbindelse med handelen end med krigsvæsenet; ei heller er dets personale her tillands organisert paa militær fot». Komitéen indstillet derfor paa, at § 35 i den nye toldlov skulde lyde i det væsentlige overensstemmende med forslaget. Under Odelstingets forhandlinger om den nye toldlov uttalte flere repræsentanter sig imot den opfatning at handels* flaget og ikke orlogsflaget skulde anvendes av toldvæsenet, idet de fremholdt at hvad der kaldtes orlogsflaget ikke alene var krigsflaget, men ogsaa statens flag. Denne mening fandt dog ikke tilslutning hos tingets flertal. Ved avstemning i Odelstinget blev toldkomitéens indstilling angaaende toldflag vedtat mot 15 stemmer; i Lagtinget gik den igjennem uten anmerkning. Denne toldlov blev imidlertid negtet kgl. sanktion, hvilket dog ikke skyldtes bestemmelsen om flaget.

Toldloven blev derefter undergit behandling av en kommission. Denne delte sig med hensyn til spørsmaalet om anvendelse av orlogs* eller handelsflaget som toldflag i et flertal som holdt paa orlogsflaget, og et mindretal som vilde ha det nationale flag av 1821, forsynt med split og indskrift. Dette spørsmaal kom dog ikke officielt frem igjen før i 1842, da kongen i forbindelse med en resolution om flag for de i det norske postvæsens tjeneste be* nyttede skibe uttalte at da told* og lodsvæsenet var anliggender der ikke alene udelukkende vedkom Norge, men derhos stod i den nærmeste forbindelse med handel og skibsfart, burde ogsaa told* og lodsflagene være koffardiflag med særkjende fastsat av H. M. og skikket til at uttrykke den tjeneste hvortil de blev anvendt. Han befalte derfor regjeringen at indkomme med betænkning og forslag. Heri tiltræder regjeringen den av toldkommissionens mindretal fremholdte mening, og foreslaar at koffardiflaget med fornødent særkjende bestemmes til bruk som toldflag, og at det overlates kongen at fastsætte dette særkjende. 5 dage efter av* givelsen av regjeringens forestilling blev der fremsat kgl. prp. til lov om toldflag, saalydende:282

«I stedet for det i § 34 i lov om toldvæsenet av 28. juni 1824 bestemte toldflag skal som saadant for eftertiden benyttes kof? fardiflaget, saaledes indrettet med hensyn til dets avbenyttelse som toldflag som kongen forordner.»

Dette lovforslag blev enstemmig vedtat i Stortinget og fik der? etter kgl. sanktion den 8. august 1842.

Samme dag blev det ved kgl. res. bestemt at koffardiflaget, naar det anvendtes som toldflag, skulde være forsynt med split og tunge, og at der i dets midte skulde være anbragt et hvitt kvadrat, hvori der med gule bokstaver stod ordet «Told» med krone over, overensstemmende med en godkjendt tegning.

Postflaget. Som nævnt var der allerede tidligere fattet en re? solution om anvendelse av handelsflaget paa de i det norske postvæsens tjeneste benyttede dampskibe, hvorom den norske re? gjering hadde indgit forestilling til kongen. Finansdepartementet, som fremkom med indstilling i saken, har herunder git en redegjørelse for postdampskibenes flagføring. I denne blev det oplyst at av de for postvæsenets tjeneste anskaffede dampfartøier hadde samtlige med undtagelse av «Prinds Carl» fart under det norske koffardiflag. Departementet kjender imidlertid ikke til hvad der i sin tid foranlediget at «Prinds Carl», som gik i rute paa Kristiania—Kjøbenhavn med anløp av Göteborg, kom til at føre et andet flag end de øvrige i samme øiemed anskaffede og benyttede dampfartøier, men tror at aarsaken hertil maa søkes i den omstændighet at dette dampfartøi bestemtes til farten paa utlandet, og at man har forutsat at det med hensyn til be? handlingsmaaten hvad angik avgifters erlæggelse i andet lands havner, vilde bli fordelagtigere naar fartøiet præsenterte sig som orlogsmand. Departementet antok imidlertid at denne forutsæt? ning ikke hadde hat nogen reel betydning. Naar postvæsenets dampfartøier gik over til England for at reparere, førte de snart orlogs? og snart koffardiflaget.

Departementet konkluderer med at det ikke finder nogen sær? lig grund hvorfor postvæsenets dampfartøier skal føre orlogsfla? get, idet disse fartøier hverken med hensyn til bestemmelse eller aptering i mindste maate har noget fælles med orlogsfartøier som saadanne, og bør derfor efter departementets mening heller ikke ha det karakteristiske symbol, flaget, fælles med disse. Det blev derfor bestemt at postvæsenets skibe skulde føre

forsynt med split og tunge og med ordet «Post» med en konge* lig krone over, anbragt i flagets midte.

Orlogsflaget av 1844. Kong Carl Johan døde den 8. mars 1844 og blev efterfulgt av Oscar I. Denne paala allerede den 14. s. m. unionskomitéen at komme med forslag angaaende de forenede rikers flag. Forslaget blev indgit 5 dage senere. Med 6 mot 2 stemmer foreslog komitéen at hvert rike skulde ha sit eget orlogsflag, men med fælles unionsmerke i. Endvidere fore* slog komitéen at hvert rike likeledes skulde ha sit eget handels* flag med det samme unionsmerke i. Dette sidste forslag var en* stemmig.

Unionskomitéens indstilling blev sendt den norske regjering til uttalelse. Finansdepartementet, til hvem regjeringen sluttet sig, er* klærte sig enig i komitéflertallets forslag angaaende orlogsflag, uten forsaavidt angik unionsmerkets utseende. Departementet og regjeringen foreslog derfor et andet unionsmerke, der var sammensat overensstemmende'med en av professor Keyser tidligere git anvisning paa at følge væsentlig det samme princip som var anvendt ved sammensætningen av unionsmerket i det britiske flag.

Efterat saken derpaa hadde været oversendt det svenske civil* departement til erklæring, blev den avgjort i sammensat svensk og norsk statsraad i Stockholm den 20. juni 1844, hvor kongen fattet beslutning i overensstemmelse med den norske regjerings indstilling.

Ved den kgl. res. av 20. juni 1844 blev der git følgende be* stemmelse om orlogsflaget:

1) «At det ved kgl. res. av 7. mars 1815 for begge riker fastsatte unionsflag forandres saaledes at det for hvert av rikerne skal være likt dets nuværende handelsflag, dog saaledes:

a) at dette unionsflag skal ha split og tunge, og

b) at flagets øverste firkant nærmest stangen skal utgjøre et for begge riker fælles unionstegn, som dannes ved en like for* delt sammensætning av de til begge flag hørende farver, saaledes som den godkjendte tegning nærmere utviser, likesom her om* handlede unionstegn blir at anbringe i vimpelen.

2) At som orlogsgjøs og til bruk for de forenede rikers ge* sandter og konsuler hos fremmede magter skal brukes et flag der blir overensstemmende med unionstegnet i orlogsflagene.

Det nye orlogsflag blev i Norge heist første gang den 4.284

juli 1844, kong Oscar I's fødselsdag. Heisningen blev ledsaget av 32 skud salut fra fæstningene og de utrustede krigsskibe. Av den norske flaate var netop fregatten «Freia» og korvetten «Nord* stjernen» paa togt til Tanger og Gibraltar sammen med den svenske fregat «Josephine», hvis chef som den ældste tillike førte overkommando over de norske fartøier. «Josephine» og «Nordstjer* nen» anløp først Tanger og ankret derpaa den 20. juli paa Gibraltars red, hvor «Freia», som paa grund av løit veir og strøm ikke hadde naadd ind til Tanger, var ankommet den 18. s. m. «Nordstjer* nen» blev imidlertid den 24. s. m. detachert til Tanger for at ta ombord de forenede rikers konsuler i anledning av franskmænde* nes trusel om at bombardere byen. Den kongelige befaling om flagskiftningen blev utfærdiget den 2. juli og kom til Gibraltar den 26. s. m. Ordren lød paa at flag, gjøs og kommandotegn paa de tre fartøier skulde «skyndsamligen» forandres, og heises kl. 8 fmd. dagen efter at samtlige fartøier hadde meldt at de var klar. Chefen for «Freia» kaptein Petersen (senere kontreadmiral), meldte om morgenen den næste dag til chefen for «Josephine» at han var klar. Den 28. s. m. — en søndag — blev der imid* lertid git ordre til at lette, og de 2 skibe avseilte fra Gibraltar uten at flagskiftningen hadde fundet sted, idet «Josephine» ikke blev færdig før til den 30., da de nye flag og kommandotegn blev heist under 32 skud salut fra hvert av fartøiene, som da var under seil mellem Kap Spartel og Kap Vincent.

Denne affære vakte betydelig opsigt i Norge, hvor avisene (særlig «Morgenbladet») tok saken op, idet man beskyldte den svenske chef for at ha forhalt flagskiftningen til efter avseilingen fra Gibraltar for at undgaa den

høitidelige heisning av det nye flag paa dette sted, hvor der var samlet flere orlogsskibe av for* skjellig nationalitet. Kongen lot avfordre fregatten «Josephine»s chef en erklæring angaaende denne sak, men fandt heri ingen gyl* dig grund for at den kongelige befaling var blit saa sent adlydt. Kongen uttalte, at han med særdeles mishag hadde erfaret det nævnte forhold, og at han av de officerer som blev betrodd Vig= tig kommando, forventet «mera urskiljning och synnerligen ett mera ovilkorligt uppfyllande af gifna foreskrifter». Vedkommende officer blev for sit forhold ved nævnte anledning av kongen ilagt en refselse.

«Nordstjernen», som skulde fortsætte togtet, var blit liggende igjen i Tanger, mens de andre fartøier seilte hjem. Her mottok

chefen, kaptein Konow (senere kontreadmiral), ordren om det nye flag den 7. august. Konow ventet imidlertid med flagskiftningen til han var kommet tilbake til Gibraltar. Herfra indmeldte han den 23. august 1844 følgende:

«Efterat et tilstrækkelig antal norske orlogsflag med gjøs og vimpel var blit færdige igaar den 22., anmeldte jeg for guver* nøren i Gibraltar, den kommanderende engelske admiral, chefen for den danske styijke og chefen for den sardinianske korvet «Au* rora», at det norske orlogsflag vilde bli heist den følgende dag kl. 8 fmd.

Idag kl. 8 fmd. heistes derefter det norske orlogsflag og vim* pel samt gjøsen under den befalte salut av 32 skud. Det blev hilst fra fæstningen, det engelske admiralskib, den danske komman* derende og den sardinianske korvet med kongelig salut av 21 skud.»

Det nye orlogsflag, som av det norske folk blev mottat med megen glæde, hilstes i marinen med begeistring. Officerene paa den daværende hovedstation, Fredriksværn, sendte saaledes kongen en adresse, hvori de bevidnet H. M. de derværende sjøofficerers taknemmelighet for bestemmelsen om orlogsflaget.

Flaget for statens offentlige bygninger. Bestemmelsen om at handelsflaget skulde forsynes med unionstegn, vakte derimot ad* skillig misnøie her i landet.

Der gik dog mere end en menneskealder før der fra norsk side blev gjort forsøk paa at faa forandring i bestemmelserne an* gaaende handelsflaget.

I 1879 kommer imidlertid flagsaken op paany gjennem et av stortingsmand H. E. Berner fremsat og av Johan Sverdrup m. fl. vedtat forslag til lov om flaget.

Flagspørsmaalet, som nu hurtig blir et av de mest brændende i norsk politik, finder først sin løsning i 1898, da en av Stor* tinget 3 ganger vedtat beslutning om flaget blir lov uten kongelig sanktion. Forslaget til denne lov indeholdt oprindelig bestemmelse om baade handelsflaget og orlogsflaget. Konstitu* tionskomitéen, hvis formand var Chr. Michelsen, fandt det imid* lertid heldigst at stryke bestemmelsen vedrørende orlogsflaget, for at undgaa den anledning til paastand om uninonel behandling av loven som kunde bli en følge av at den omhandlet unions* flaget. Man lot dog loven i denne forandrede form beholde det navn som det oprindelige forslag hadde.

Lov om Norges flag av 10. december 1898 indeholder saa? ledes intet om orlogsflaget. Av lovens 2 paragraffer omhandler § 1 «Norges koffardiflag», mens § 2 bestemmer at paa statens offentlige bygninger, post? og toldfartøier benyttes koffardiflaget med split og tunge, dog saaledes at i postflagets og toldflagets midte anbringes et hvitt felt, hvori ordene «Post» eller «Told» med krone over.

Da foreningen med Sverige ophørte, blev det ved den norske regjerings res. av 7. juni 1905 bestemt, at «som orlogsflag skal herefter benyttes det i lov av 10. december 1898 om Norges flag § 2 for statens offentlige bygninger bestemte flag.»

Den høitidelige flagskiftning foregik i henhold til forsvars? departementets bestemmelse den 9. juni, da unionsflagget kl. 10 fmd. under salut av 21 skud blev [halt ned paa samtlige rikets fæstninger og utrustede

krigsskibe, hvorpaa det nye flag blev heist likeledes under salut av 21 skud.

Orlogsflagets anvendelse. Mens bestemmelserne vedrørende orlogsflagets utseende, som det vil fremgaa av foranstaaende be? retning, under foreningen med Sverige var gjenstand for statsmag? tenes særlige opmerksomhet, har dette i betydelig mindre grad været tilfældet med regiene for dette flags anvendelse. Som tid? ligere omtalt, kom bestemmelserne vedrørende det av toldvæsenet benyttede flag paa grund av omstendighetene med i den kamp som av Stortinget under kong Carl Johans regjering blev ført for flagets frigjørelse. Likeledes blev det av postskibet i Danmarks* ruten førte flag gjenstand for statsmagtenes opmerksomhet.

Det i begge disse tilfælde anvendte flag var oprindelig orlogs? flaget, for toldvæsenets vedkommende med et merke i, men blev fra 1842 handelsflaget. Baade post? og toldflaget flk imidlertid split og tunge i likhet med orlogsflaget, og hadde saaledes, sær* lig i tiden fra 1844 til 1898, nærmest utseende som dette.

I tiden indtil flagloven av 1898 traadte i kraft, blev forøvrig orlogsflaget anvendt av en række myndigheter, i mange tilfælde vistnok uten hjemmel i nogen av statsmagtene fattet beslutning. Ifølge C. J. Anker: «Norges Flag» blev orlogsflaget i denne periode benyttet av Stortinget, regjeringsdepartementene, telegraf? væsenet, statens jernbanevæsen og den Geografiske Opmaaling. Likeledes blev det anvendt av statens havnevæsen, siden 1863 med et merke, bestaaende av en hvit kvadratisk firkant i flagets midte,

i hvilken var anbragt et anker med kongelig krone over samt bokstavene S. H. V. i guld. Desuten førte overlodsene orlogs* flag naar de færdedes paa sjøen inden sit distrikt. Ogsaa det kommunale havnevæsen førte vistnok tildels orlogsflag i denne periode, saaledes ialfald Kristiania havnevæsen, med hensyn til hvilket det i 1859 blev bestemt at der i det av dette benyttede flag skulde anbringes bokstavene C. H. i blaat paa en hvit kva* dratisk firkant i flagets midte. Endvidere benyttet tyrvæsenet orlogsflaget paa fyrstationene, men rigtignok kun paa en del av disse. Da fyrvæsenet flk sine første dampskibe, foreslog fyrdirek* tøren at der paa fyrvæsenets fartøier og bygninger skulde føres orlogsflaget med en i det nederste felt nærmest flaglinen anbragt «F». I sin indstilling angaaende dette forslag uttalte Post* og Marinedepartementet at det intet fandt at erindre mot at der paa fyrvæsenets fartøier og bygninger blev benyttet flag med split og tunge i likhet med orlogsflaget, for at betegne at samme fartøier og bygninger tilhørte det offentlige. Ved kgl. res. av 25. januar 1876 blev det derpaa bestemt at der paa fyrvæsenets fartøier og bygninger blev tillatt benyttet flag med split og tunge, likt det norske orlogsflag, dog saaledes at der i en hvit firkant i flagets midte skulde anbringes bokstavet «F».

Ved kgl. res. av 6. december 1884 blev det paa andragende tillatt «Norsk forening for lystseilads» at føre det norske orlogsflag med kongens kronede navnesiffer i guld paa et hvitt firkantet felt i flagets midte. Dette flag føres nu av «Kgl. norsk seilforening».

Forklaringen paa at en række institutioner der intet har med krigsmagten at gjøre, saaledes benytter orlogsflaget, tildels uten hjemmel i nogen av statsmagtene git bestemmelse, maa antagelig søkes i den omstændighet at orlogsflaget (splitflaget) i tiden under foreningen med Danmark ikke alene var krigsmagtens flag, men først og fremst kongens og dermed statens flag, og som saa* dant blev ført av myndigheter og personer der under utøvelsen av sine embedspligter ansaaes at repræsentere kongen.

Alle de offentlige væsener som hører ind under statsstyret, flk imidlertid ved flagloven av 1898 en fast regel at holde sig til, gjennem lovens bestemmelser om et særskilt flag for statens of* fentlige bygninger. Siden denne lov traadte i kraft, har samtlige disse «væsener», med den i loven anførte undtagelse, ført det for statens offentlige bygninger fastsatte flag uten noget merke i.

Det nuværende jorhold vedrørende orlogsflaget. Som det i nogen grad tør fremgaa av nærværende kortfattede beretning, har det norske orlogsflags utseende i tiden fra 1815 til 1905 i væsentlig grad været bestemt av hensynet til unionen med Sverige, idet en i grundloven indtat bestemmelse paabød at dette flag skulde være et unionsflag. Man hadde dog i denne periode et særskilt flag der med rette kunde betegnes som orlogsflag, og som

saadant først og fremst var marinens og tillike fæstningenes flag. Regjeringens res. av 7. juni 1905 avskaffet imidlertid i virkeligheten det særskilte orlogs* flag, idet den bestemte at det skulde være likt det for statens offentlige bygninger fastsatte flag, som igjen ifølge loven av 1898 er koffardiflaget med et særkjende; et særkjende som det for? øvrig har fælles med det svenske orlogsflag.

Situationen i 1905 var jo forsaavidt lik den i 1814, som uni? onsopløsningen kom saa pludselig paa, at man her i landet neppe hadde faat tid til at forberede de nødvendige bestemmelser om flaget. At man derfor som orlogsflag valgte at benytte koffardi* flaget med det for statens offentlige bygninger bestemte sær? kjende, var visselig den i øieblikket naturligste løsning av dette spørsmaal. Paa grund av disse særlige omstændigheter kunde det ligge nær at vente, at bestemmelserne om flaget vilde bli tat op til revision efter adskillelsen fra Sverige, dette saa meget mere som der nu ikke længer eksisterer unionelle hensyn der kan begrunde at koffardiflaget er bestemt ved lov og orlogsflaget ved en regjerings? resolution. I de snart 9 aar som er gaat siden foreningen med Sverige blev løst, er der imidlertid officielt intet blit gjort for at rette paa det nævnte forhold. I Sverige, hvor man jo i 1905 med hensyn til flagspørsmaalet var i omtrent samme situation som her i landet, flk man den 22. juni 1906 en lov om rikets flag, hvori det heter, at det svenske flag er blaat med gult kors o.s.v. Dernæst bestemmes at flaget skal være ret overskaaret, undtagen naar det anvendes til orlogsflag, da det skal være tretunget. Loven fast? sætter endvidere nøiagtige regler for anvendelsen av orlogsflaget, ifølge hvilke dette ikke skal benyttes av andre end kongen og krigsmagten. Heller ikke maa der anbringes noget merke i flaget, undtagen naar det anvendes som kongeflag.

Som forholdet nu er, indtar Norge en særstilling med hensyn til det flag der almindelig benævnes orlogsflaget. I andre land hvor man som saadant anvender et fra nationalflaget forskjellig flag, er dette forbeholdt enten sjøforsvaret, som i England, hvor

orlogsflaget kun benyttes i marinen og ved The Coast Guard, eller krigsmagten i sin helhet, som i Tyskland, hvor man har det saakaldte Reichs*Kriegsflagge. I disse to land har man foruten nationalflaget og orlogs* (krigs*)flaget endnu et tredje, hvori der anbringes forskjellige merker, og som anvendes paa de av statens offentlige bygninger og skibe der ikke tilhører krigs* magten, samt av forskjellige regjerings* og andre offentlige institu* tioner. I Danmark, hvor man som hos os har to flag, anvendes splitflaget uten merke i som orlogsflag, med forskjellige merker med krone over av offentlige myndigheter, og med forskjellige merker uten krone over av enkelte foreninger o. 1. I Sverige, hvor man likeledes har to flag, anvendes det ene som tidligere nævnt ikke av andre end kongen og krigsmagten. Av vore to flag anvendes det ene samtidig paa rikets fæstninger og paa statens offentlige bygninger, tilsjøs baade paa krigsskibene og paa de øv* rige statens fartøier med en mere fredelig karakter.

Vort orlogsflag har i de siden adskillelsen fra Danmark i 1814 forløpne 100 aar hat følgende forskjelligartede utseende:

1) Orlogsflaget av 27. februar 1814: det danske splitflag med det norske riksvaaben, benyttet til 6. juni 1816.

2) Orlogsflaget av 7. mars 1815: det svenske orlogsflag, hvori et unionsmerke sammensat av de danske farver, benyttet fra 6. juni 1816 til 4. juli 1844.

3) Orlogsflaget av 20. juni 1844: det nye norske flag av 1821 med split og tunge og et unionsmerke, sammensat av de norske og svenske farver, benyttet fra 4. juli 1844 til 9. juni 1905.

4) Orlogsflaget av 7. juni 1905: det for statens offentlige byg* ninger bestemte flag av 10. december 1898, benyttet siden 9. juni 1905.

Flagføring. Regiene for føring av flag til orlogs er i det væ* sentlige de samme nu som for 100 aar siden.

I fredstid fører et orlogsskib flag efter visse regler, forskjellig eftersom det er tilankers eller under gang. Til ankers føres flaget om dagen fra 8 fmd. til solens nedgang. Gaar solen ned efter 9 om aftenen, hales flaget ned kl.

9 emd. Staar solen op senere end kl. 8 om morgenen, heises flaget i enkelte mariner ved sol* opgang, i andre kl. 9 fmd. Det sidste gjælder hos os. Tilankers

føres ogsaa et særegent flag i baugen, den saakaldte gjøs. Heis* ningen og nedhalingen av flaget ledsages av et visst ceremoniel. Hos os er skibets garde og musik opstillet. Idet vakthavende of* ficer kommanderer: Giv agtl Heis eller hal ned flaget, spiller musikken fædrelandssangen, garden præsenterer gevær, mens alle mand paa dæk retter sig op og blotter hodet. Under gang føres flaget efter omstændighetene. Heisning og nedhaling foregaar uten ceremoniel. I krig skal flaget være heist naar fienden er i nærheten. Under kamp maa det altid være heist. At stryke flaget under kamp, eller naar fartøiet er forfulgt, ansees som tegn paa overgivelse.

Flaget staar for sjømanden i høiere grad end for de fleste andre som symbolet paa hans fædrelands ære, dets frihet og selv* stændighet. I det høitidelige løfte som chefen, saasnart komman* doen er heist paa et av vore orlogsskibe, uttaler paa den hele be* sætnings vegne, heter det derfor ogsaa, at enhver mand ombord, saa længe han tjenstgjør under det norske orlogsflag, vil naar det kræves, sætte livet ind for

Flagets hæder.

KOMMANDOTEGN

De forskjellige kommandotegn. Bruken av flag til særkjende for den kommanderende paa en orlogsstyrke er ældre end anven* delsen av flag for at betegne nationaliteten. Efter hvert som na* tionalflagene har faat fast form, er det blit almindelig at gi kom* mandotegnene utseende i likhet med vedkommende lands orlogs* flag.

Utviklingen har ogsaa ført med sig at ikke alene den høist* befalende, men enhver chef inden en orlogsstyrke fører sit be* stemte kommandotegn. Regelen er i saa henseende blit saa ens* artet i de forskjellige land at den kan betegnes som international. Admiraler fører et flag og kaldes derfor hyppig «flagmænd»; det skib hvor den kommanderende har sit kommandotegn heist, be* nævnes flagskib. De 3 forskjellige grader inden admiralschargen:

admiral, viceadmiral og kontreadmiral, har som særkjende bestemte merker i flaget. En officer av lavere charge fører som skibschef vimpel og som kommanderende for en orlogsstyrke et kommando* tegn der i form ligger mellem flaget og vimpelen, og kaldes stander. Som regel findes der flere former av kommandostanderen, for* skjellig efter grad og kommandostilling. Officer der fører dette kommandotegn, benævnes undertiden «standermand».

Som kommandotegn benyttes desuten tildels et for vedkom* mende statsoverhoved særskilt fastsat flag, ofte i forbindelse med en vimpel.

Der føres kun ett kommandotegn paa ett og samme fartøi. Det lavere kommandotegn som i tilfælde føres paa et skib, blir derfor halt ned naar et høiere heises. Endvidere gjælder at mens et or* logsskib som regel har flaget heist bare om dagen, blir komman* dotegnet vaiende den hele tid under togtet.

Ved siden av de egentlige kommandotegn har man ogsaa sær* skilte rangtegn, f. eks. for marineministeren eller hos os forsvars* departementets chef. Disse tegn heises som regel kun naar ved* kommende person kommer ombord i et fartøi «officielt», og med* fører ikke at kommandotegnet blir halt ned.

Salut for høiere kommandotegn. De høiere kommandotegn er gjenstand for salut efter bestemte internationale regler. Indenfor et rikes territorialgrænse ansees fremmede orlogsmænd salutpligtige likeoverfor de av vedkommende lands krigsskibe som fører like eller høiere kommandotegn, men skal ha salut av dem som fører lavere. I aapen sjø er salutpligten gjensidig mellem orlogsmænd der fører like kommandotegn, mens det lavere altid saluterer det høiere først.

Salut for et kommandotegn ventes altid besvart straks og med samme antal skud. Sker ikke dette, skal det manglende antal skud uopholdelig reklameres og saken indrapporteres.

Det internationalt gjældende skudantal for saadanne saluter er:

For en admirals flag 17 skud, for en viceadmirals 15, for en kontreadmirals flag 13 og for en eskadrechefs stander 11 skud. Lavere kommandotegn saluteres som regel ikke. I de store mariner har man i de senere aar igjen indført en grad over admi* ral: storadmiral (admiral of the fleet), der saluteres med 19 skud.

Kongelig salut er nu internationalt 21 skud. Saadan salut ven* tes ikke besvaret.

Naar medlemmer av regjeringen, diplomatiske utsendinger, konsuler, admirals* og generalspersoner, samt høiere civile embeds* mænd avlægger officielt besøk ombord i et krigsskib, gives de ved avreisen fra fartøiet salut efter sin rang. Saadan salut, der ansees som en personlig æresbevisning, ventes ikke besvart.

Norske kommandotegn 1814—1914. Den av prins Christian Fredrik som Norges regent under 27. februar 1814 utstedte kundgjørelse om det norske flag indeholdt intet om kommando* tegn. Der blev vistnok heller ikke truffet nogen senere bestem* melse herom, uten forsaavidt angik orlogsvimpelen. Denne skulde være som den tidligere, undtagen at den øverste del av korsets lodrette, hvite stripe flk en smal gul kant paa hver side.1

Da unionsflaget av 1815 blev indført, fulgte de tilsvarende kommandotegn med. Foruten det i flagtabellen avbildede admirals* flag (nr. 4) var der et viceadmirals* og et kontreadmirals*flag med henholdsvis 2 kuler og 1 kule i korsets midte. Eskadrechefs* standeren (nr. 5) skulde føres av kommandør som chef for eskadre, flere linjeskibe, fregatter eller bataljoner skjærgaardsfartøier og av kommandørkaptein eller officer av lavere grad som eskadrechef. Vimpelen med et gult liggende kors i det blaa felt like ved unions* tegnet blev benyttet som kommandotegn av kommandørkaptein eller officer av lavere grad som chef for flere linjeskibe, fregatter eller bataljoner skjærgaardsfartøier.

Forandringen av orlogsflaget i 1844 foraarsaket likeledes for* andring i kommandotegnene. Her fravek man imidlertid, undtagen for orlogsvimpelens vedkommende, som det vil fremgaa av plan* chen, det almindelige princip: at gi kommandotegnene saa nær mulig samme utseende som orlogsflaget. Forslaget angaaende disse kommandotegn blev efter opdrag av kongen utarbeidet av chefen for det svenske Sjøforsvarsdepartement, statsraad Gyllen* granat og chefen for den norske marines kommandoekspedition hos H. M. kongen, kaptein O. W. Erichsen. Efter at ha drøftet spørsmaalet om at la kommandotegnene følge flagene, hvorved de vilde faa forskjellig utseende i de to mariner, eller la dem være ens for begge mariners befalingsmænd, kom de to herrer til det resultat at det sidste alternativ var det mest hensigtsmæssige, under hensyntagen til at de norske og svenske fartøier var forutsat at

1 Skr. jv 1814 fra prins Christian Fredrik til kaptein Stibolt, verftschef i Kristiansand.

skulle kunne indgaa i samme styrke under fælles kommando av en efter omstendighetene norsk eller svensk officer. Denne maatte forutsættes at kunne bli nødt til at flytte sit kommando? tegn over paa et av den anden nations skibe, om end kun for en kortere tid; men i saafald vilde der i tilfælde man valgte det første alternativ, opstaa vanskeligheter ved avgjørelsen av spørs? maalet om vedkommende chef da skulde heise det kommandotegn som tilhørte hans nation, eller det som tilhørte fartøiets nation. Denne vanskelighet undgik man ved at vælge ens kommandotegn fælles for begge mariner. Den daværende kommanderende ad? miral i Norge, J. N. Müller, hvem forslaget efter kongens befaling blev sendt til betænkning, gjorde ingen indvending mot det an? vendte princip. Dette blev derpaa fulgt i bestemmelserne om flag og kommandotegn i det under 3. december 1844 fastsatte salut? reglement. Efter dette hadde admiralsflaget (nr. 8) ens utseende for alle grader, men skulde paa 3?mastet skib føres paa stortop av storadmiral og admiral, paa fortop av viceadmiral og paa kryds? top av

kontreadmiral. Naar to flagmænd av samme grad var kommanderende paa samme flaate, skulde den av disse som var den høistbefalende, føre 2 gule kommandostaver i kryds under unionstegnet. Eskadrechefsstanderen (nr. 9) skulde føres av eskadre? chef som ikke var flagmand, splitstanderen (nr. 10) av linjeskibs?, fregats? eller bataljonschef som tillike hadde kommando over ett eller flere linjeskibe, en eller flere fregatter eller bataljoner skjær? gaardsfartøier. Den kommanderende over 1 linjeskib og 1 korvet eller over mindst 3 korvetter skulde likeledes føre splitstander.

I 1858 kom der imidlertid et nyt salutreglement. Dette ind? førte nye kommandotegn, som hvad utseende angik, var i over? ensstemmelse med det almindelige princip. Den foran nævnte vanskelighet ved at la de to mariner ha forskjellige kom? mandotegn blev meget enkelt løst ved en bestemmelse om at norsk befalende paa svensk fartøi skulde føre svensk kommando? tegn og svensk befalende paa norsk fartøi norsk kommandotegn. Som admiralsflag skulde nu føres orlogsflaget (nr. 7) uten sær? skilt merke, men paa forskjellig top efter graden. Regiene for benyttelsen av de to standere var væsentlig de samme som efter det forrige salutreglement. Ved siden av den almindelige orlogs? vimpel, der tidligere hadde været ført saavel av chefen for et enkelt fartøi som av chefen for en bataljon skjærgaardsfartøier, fik man nu en særskilt vimpel for bataljonschefene. Denne «batal?

jonschefsvimpel» skulde ha dobbelt bredde og halv længde av den almindelige orlogs vimpel. Salutreglementet av 1858 indførte ogsaa et særskilt kommandotegn for underofficer som skibschef (nr. 14).

I 1875 fik vi et nyt salutreglement, som gjorde enkelte mindre forandringer ved kommandotegnene. Der blev saaledes indført et særskilt kommandotegn for marinens høistbefalende (nr. 15). Admi* råler skulde som kommandotegn føre orlogsflaget med 3 hvite stjerner for admiral, 2 for viceadmiral og 1 for kontreadmiral, anbragt paa samme plads som kommandostavene i flaget for mari* nens høistbefalende. Splitstanderen (nr. 13) blev nu eskadrechefs kommandotegn, mens en ny trekantet stander blev indført som avdelingschefs kommandotegn, under navn av galjadet (nr. 16). Bataljonschefsvimpelen forsvandt igjen.

Ved et i 1898 fastsat nyt tjenestereglement for marinen skedde ikke andre forandringer i bestemmelserne vedrørende kommando* tegnene end at galjadetten flk samme utseende som eskadrechefs* standeren av 1858 (nr. 12) og ikke længer av avdelingschef skulde føres som særskilt kommandotegn, men i forbindelse med orlogs* vimpelen.

Ved opløsningen av foreningen med Sverige blev der i for* bindelse med forandringen av orlogsflaget av forsvarsdeparte* mentet fastsat nye kommandotegn, idet de tidligere, undtagen or* logsvimpelen, blev forandret saaledes at unionsmerket blev erstat* tet med en rød firkant; i denne blev flyttet op de forskjellige distinktionstegn i kommandoflaget. I orlogsvimpelen blev unions* merket erstattet med en rød firkant med kors av blaa og hvite striper som i flaget. Foruten de paa flagtabellen avbildede kom* mandotegn har vi nu admiralsflag med 3 hvite stjerner, viceadmi* ralsflag med 2 hvite stjerner og kontreadmiralsflag med 1 hvit stjerne anbragt i den øverste firkant i orlogsflaget. Chefen for forsvarsdepartementet kan føre orlogsflaget med den norske løve i den øverste firkant som rangtegri. Ved siden av splitstanderen (nr. 20) er der en trekantet kommandostander, som føres av stabs* officer som avdelings* eller divisionschef. Underofficer og kadet fører som skibschef den i 1858 fastsatte røde stander (nr. 14).

Som kongeflag blev i unionstiden anvendt orlogsflaget med unionsvaabnet indsat i flagets midte. Efterat kongevalget var av* gjort, fastsatte den norske regjering at Norges kongeflag skulde være et høirødt flag med det norske riksvaaben: en opreist, kronet

gylden løve, holdende i forlabbene en opløftet stridsøks med gyldent skaft og blad av sølv (nr. 21).

Ved kgl. res. av 27. januar 1906 blev det endvidere fastsat en kongevimpel av lignende utseende som kongeflaget (nr. 22). Konge* vimpelen er hos os et særskilt kommandotegn og heises kun efter H. M. kongens

specielle ordre. Kongeflaget føres da ikke. Ifølge en i vort salutreglement fastsat bestemmelse skal konge* vimpelen ikke saluteres.UNDERVANDSBAAT: LÆNGDES IT OG INDREDNINGSPLANKANONJOLLE

Proviantrum. B. Skraasækker og kuler. C. Chefens tøi. D. Artillerigods. E. Bombemagasin. F. Krudtmagasin. G. Mandskapsrum. H. Brødrum. J. Taugrum og varegods. K. Mandskapets skaffetøi. L. Kjettingkjelder.

J.F. PAASCHF.

BOKBINDERI TRONDHJEM

NORGES [-SJØFORSVAR-] {+SJØ- FORSVAR+}

J814 1914